Fortschritte im Vollzug des deutschen Zollwesens seit der Entstehung des Zollvereins (1834).

Eine Untersuchung über die Durchführung der Prinzipien der Bequemlichkeit und Bestimmtheit der Besteuerung im Zollwesen.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der
hohen staatswirtschaftlichen Fakultät
der
Königl. Bayer. Ludwig-Maximilians Universität zu München
vorgelegt von

Johann B. Hippler.

München 1917.
Druck von Josef Lehmaier.

Angenommen von der staatswirtschaftlichen Fakultät.

Referent: Herr Geh. Hofrat Prof. Dr. W. Lotz.

Inhaltsverzeichnis.

I. Einleitung: Begriff der Prinzipien der Bequemlichkeit und Bestimmtheit der Besteuerung.

II. Feststellung der Zollpflicht und der Zollschuldigkeit.

a) Einheitlichkeit in der Handhabung und Auslegung der Zollbestimmungen. (Kontrollbeamte, Ausbildung der Zollbeamten, Auskunftserteilung.)

b) Zollstreitsachen.

c) Zollan- und Zollausschlüsse.

d) Besondere Erleichterungen. (Personen- u. Kleinverkehr, Fischereigewerbe, Schiffbau, Kleinhandwerk u. Landwirtschaft, Grenzverkehr, Kleine Gewichtsmengen).

e) Formelle Durchführung der Zollfestsetzung.

III. Zollzahlung.

a) Zollkredit. (Zollniederlagen, Einfuhrscheine, Veredelungsverkehr, Meß- und Marktverkehr, Ausstellungsverkehr, Musterverkehr, Begleitscheinverkehr).

b) Rückwaren.

c) Formelle Durchführung der Zollzahlung. (Nacherhebung, Rückvergütung, Verjährung).

Literatur.

Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869.

Zolltarifgesetz und Zolltarif vom 25. Dezember 1902.

Die hierzu erlassene Anleitung zur Zollabfertigung.

Die zum Vereinszollgesetz erlassenen Regulative und Ordnungen. (Niederlage regulative, Eisenbahnzollordnung nach Bundesratsbeschluß vom 28. Januar 1909, Veredelungsordnung nach Bundesratsbeschluß vom 5. April 1906, Reichsabgabenstundungsordnung, Einfuhrscheinordnung.)

Das Vereinszollgesetz von Wiesinger, Ansbach 1896.

Die Handelsverträge.

Zeitschrift für Zoll- und Steuerwesen, von Kunkel gegründet. Berlin 1902.

Kommentar zu den Zoll- und Steuergesetzen des deutschen Reiches von Otto Freiherrn von Aufseß, 5. Aufl. von Wiesinger 1900.

Bayerische Handelszeitung 1912.

Mitteilungen des bayerischen Zollbeamtenvereins.

Jahrbücher der Zollgesetzgebung und Verwaltung des deutschen Zoll- und Handelsvereins — Pochhammers Jahrbücher.

Zollkompaß, herausgegeb. vom k. k. Oesterr. Handelsministerium.

Die Entwicklung des Hamburger Warenhandels von der Entstehung des deutschen Reiches bis zum Ende des 19. Jahrhunderts von Freytag. Berlin 1906.

Die Drucksachen des deutschen Zollparlaments.

Denkschrift der Regierung zum Entwurf des Vereinszollgesetzes von 1869, Verhandl. d. Zollparlaments von 1869, Drucksache 61.

Verhandlungen der Generalkonferenzen.

Protokolle und Drucksachen des Zollbundesrats.

Protokolle und Drucksachen des Bundesrats.

Die Verhandlungen des deutschen Reichstags und die Drucksachen hiezu.

Deutsches Handelsarchiv, herausgegeb. vom Reichsamt des Innern.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

Die Reichsverfassung.

Handbuch für den deutschen Außenhandel, Jahrg. 1914, herausgegeb. vom Reichsamt des Innern.

Deutsches Zollrecht von Dr. Alb. Hoffmann, I. Band, Leipzig 1902.

Das Zollgesetz der Ver. Staaten von Amerika von F. W. Taussig Berlin 1914. Jahrgang 35, Nr. 280, Heft 8 der Volkswirtschaftlichen Zeitfragen).

Zollerleichterungen und Befreiungen von Hofbauer, Ludwigshafen 1898.

Statistik des deutschen Reiches: „Auswärtiger Handel“ herausgegeb. vom k. statistischen Amt.

Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich.

Vierteljahrshefte der Statistik des deutschen Reichs.
Deutsches Reichsgesetzblatt.
Der deutsche Zollverein von Dittmar, Leipzig 1867.
Hamburgs Handel und Schiffahrt. Tabellarische Uebersichten, herausgegeb. von der Stadt Hamburg.
Amtsblatt der k. Generaldirektion der Zölle und indirekten Steuern in München für 1906 und 1907.
Die Handelspolitik des deutschen Reiches unter Caprivi und Fürst Hohenlohe (1890—1900) von W. Lotz, Leipzig 1901.
Jahresberichte der Handelskammern:
für Oberbayern 1901, 1902, 1903.
für Schwaben und Neuburg 1904, 1908.
für Mittelfranken 1902, 1904, 1905.
für Oberpfalz und Regensburg 1903.
Ludwigshafen 1902, 1905, 1910, 1911.

Einleitung.

Die Literatur beschäftigt sich mit den Grundsätzen, deren Beachtung bei der Besteuerung gefordert wird. Unter diesen sind durch ihre volkswirtschaftliche Bedeutung wichtig die Prinzipien der Bestimmtheit und Bequemlichkeit der Besteuerung. Der englische Nationalökonom Adam Smith verlangt in dem 5. Buche seines Werkes „Wealth of nations", daß genau festgesetzt sei: der Steuerzahler, die Höhe der zu zahlenden Steuer, Zeit und Ort der Zahlung. Erhebungszeit und Erhebungsart müsse die möglichst sichere und für die Steuerzahler am wenigsten belästigende Steuereinhebung gewährleisten.[1])

Diese Grundsätze sind sowohl von den späteren Schriftstellern beibehalten als auch in der Steuerpraxis mehr oder weniger berücksichtigt worden.

In der nachfolgenden Abhandlung soll nun untersucht werden, wie bei der Bemessung und Entrichtung der Zölle die Steuergrundsätze der Bequemlichkeit und Bestimmtheit Verwirklichung finden.

---

[1]) Adam Smith formuliert die Grundsätze der Bestimmtheit und Bequemlichkeit wie folgt:

The tax which each individual is bound to pay, ought to be certain and not arbitrary. The time of payment, the manner of payment, the quantity to be paid ought all to be clear and plain to the contributor and to every other person.

Every tax ought to be levied at the time or in the manner, in which it is most likely to be convenient for the contributor to pay it.

II. Feststellung der Zollpflicht und Zollschuldigkeit.

Der Zollverein von 1834 war seiner Organisation nach nicht geeignet, die Bemessung und Erhebung der gemeinsamen Zölle einheitlich durchzuführen. Das Fehlen einer Zentralgewalt und die Gleichberechtigung der Mitglieder bedingten eine Verschiedenheit der Zollbehandlung innerhalb des Zollgebiets, so daß das wirtschaftliche Leben in beständiger Beunruhigung war. Den einzelnen Vereinsregierungen stand es frei, die zum Zollgesetz von 1836 erlassene Zollordnung als Bundesgesetz zu behandeln oder nicht. Den herrschenden Mißstand suchten die Vereinsstaaten auf den Generalkonferenzen dadurch abzuhelfen, daß sie gegenseitig Beamte abordneten, welche von der Geschäftsführung der Zolldirektionen, sowie der Haupt- und Nebenzollämter Kenntnis nehmen und auf eine gleichheitliche Behandlung hinwirken sollten.[1])

Erst der Zollvereinsvertrag vom 8. Juli 1867 brachte eine straffere Organisation. An die Stelle der Generalkonferenzen wurde im Anschluß an die Norddeutsche Bundesverfassung ein Bundesrat gesetzt, in dem die einzelnen Staaten je nach ihrer Größe verschiedenes Stimmrecht besaßen und nach Stimmenmehrheit abgestimmt wurde. Die Zollvereinsgesetzgebung wurde dem Zollbundesrate als Organ der Regierungen und dem Zollparlament als Organ der Bevölkerung übertragen. Damit war dem Zollverein eine Zentralgewalt gegeben. Auch nach außen war nun der Zollverein als solcher handlungsfähig.[2])

Freilich blieb nach Art. 19 des Vertrages von 1867 auch jetzt noch jedem einzelnen Vereinsstaate die Erhebung und Verwaltung der Zollabgaben innerhalb seines Gebietes überlassen. Auch die Reichsverfassung hat später daran nichts geändert.[3])

---

[1]) Art 31 u. 32 der Verträge von 1833, Pochhammers Jahrbuch 1833, S. 40.

[2]) Art. 7 des Vertrags zwischen dem Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg, Baden und Hessen, die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins betr. vom 8. Juli 1867:

„Die Gesetzgebung über die in Artikel 3 bezeichneten Angelegen-

Es wurde daher in Anlehnung an die seinerzeit von den einzelnen Vereinsstaaten getroffene Einrichtung der Abordnung von Kontrollbeamten durch Artikel 20 des Gesetzes von 1867 angeordnet, daß den Hauptzollämtern und Direktivbehörden Vereinsbeamte beigegeben werden, welche in Beziehung auf die Grenzbewachung und auf das Verfahren bei der Zoll- und Steuererhebung Kenntnis zu nehmen und auf Einhaltung eines gesetzlichen Verfahrens, ingleichen auf Abstellung etwaiger Mängel einzuwirken haben. In gleichem Sinne trifft Art. 36 und Art. 7 der Reichsverfassung Bestimmung.[4]) Daß indes diese gesetzlichen Maßnahmen nicht ausreichen, um Handel und Verkehr eine durch vollständige Einheitlichkeit der Zollbehandlung im ganzen Zollgebiet bedingte Sicherheit zu gewährleisten, zeigen die fortdauernden Klagen über die in der Verschiedenheit der Auslegung und der Ausführung der Zollgesetze begründeten Mißhelligkeiten und Belästigungen und die Bestrebungen zur Beseitigung dieser Mißstände.

Zunächst wird einheitliche und gleiche Warentarifierung für das ganze Zollgebiet angestrebt. Die außerordentlich detaillierte Spezialisierung der Waren und die Kompliziertheit des heutigen deutschen Zolltarifs lassen indes eine gleiche Zolltarifierung an allen Zollstellen des Reiches nur schwer durchführen. Zur Entscheidung der hiedurch unvermeidlichen Zolltarifstreitigkeiten ist, wie später noch ausgeführt werden wird,

heiten (Eingangs-, Ausgangsabgaben, Durchfuhr, Zolltarif, Zollgewicht, Besteuerung von Salz und Zucker), sowie über die in den Zollausschlüssen (Art. 6) zur Sicherung der gemeinschaftlichen Zollgrenze erforderlichen Maßregeln wird ausgeübt durch den Bundesrat des Zollvereins als gemeinschaftliches Organ der Regierungen und durch das Zollparlament als gemeinschaftliche Vertretung der Bevölkerungen usw. —" (s. Pochhammer's Jahrbücher, 1868, S. 14.)

[3]) Art. 36 Abs. I der R.V.: Die Erhebung und Verwaltung der Zölle und Verbrauchssteuern (Art. 35) bleibt jedem Bundesstaate, so weit derselbe sie bisher ausgeübt hat, innerhalb seines Gebietes überlassen.

[4]) Art. 36 Abs. 2 und 3 sagt hierüber: „Der Kaiser überwacht die Einhaltung des gesetzlichen Verfahrens durch Reichsbeamte, welche er den Zoll- und Steuerämtern und den Direktivbehörden für Zoll- und Steuerwesen beiordnet."

„Die von diesen Beamten über Mängel bei der Ausführung der gemeinschaftlichen Gesetzgebung (Art. 35) gemachten Anzeigen werden dem Bundesrate zur Beschlußfassung vorgelegt."

Art. 7 Ziff. 2 R.V. bestimmt, daß der Bundesrat beschließt:

der Rechtsweg nicht zugelassen. Den Verwaltungsbeamten ist daher eine große Verantwortung zugemutet und damit ist die Frage der Ausbildung der Zollbeamten sehr wichtig geworden.

Diese Frage beschäftigt in gleicher Weise die beteiligten Beamtenkreise und die Regierungen als auch die Volksvertretungen und die Handel- und Gewerbetreibenden. So haben gelegentlich der Organisation der bayerischen Zollverwaltung im Jahre 1905/06 die Handelskammern von Oberbayern und Niederbayern, Oberpfalz, Mittel- und Unterfranken, Schwaben-Neuburg teilweise in direkten Vorstellungen an die Regierung nicht nur die Erhaltung der bisherigen Vorbildung, sondern die Erweiterung des polytechnischen Studiums der Zollbeamten befürwortet. Die Handelskammer von Oberbayern befaßte sich in ihrer Sitzung vom 10. November 1903 im Anschluß an eine von dem allgemeinen deutschen Verband technischer Zoll- und Steuerbeamten an sie gerichtete Eingabe mit der Vor- und Fachbildung der Zollbeamten. Sie stellte sich auf den Standpunkt, daß im größten Teil des deutschen Reiches der Vorbildung der in Frage stehenden Zollbeamten mehr Sorgfalt zugewandt und auch in Bayern, wo bisher allerdings in dieser Hinsicht die größten Ansprüche gestellt worden sind, den erhöhten Aufgaben der Zukunft in entsprechender Weise Rechnung getragen werden müsse. Es wurde indes nicht — wie von dem genannten Zollbeamten-Verband vorgeschlagen — die Errichtung von eigenen Zollhochschulen befürwortet, sondern der Besuch deutscher Handelshochschulen in Verbindung mit methodischen Besuchen in industriellen Anlagen als zweckentsprechend erachtet, wobei jedoch nicht gesagt werden wollte, daß *nur* der Besuch der genannten Hochschulen die Möglichkeit geben soll, die höhere Ausbildung zu erlangen. *Unbedingt erforderlich aber sei, daß im ganzen Deutschen Reich ein gleiches Maß von Kenntnissen verlangt wird und daß dieses eine entsprechende Höhe hat.*[5])

„Ueber die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen, sofern nicht durch Reichsgesetz etwas anderes bestimmt ist.“

[5]) Die Begründung einer Reform im Sinne der einheitlichen Regelung der Vorbildung für das ganze Reich wird auf 2 Gesetzesstellen gestützt: Einmal auf den Art. 16, Ziff. 4 und 19 Ziff. 2 des Zoll-

In den Reichstagsverhandlungen zum Entwurf des Zolltarifgesetzes vom 25. Dez. 1902 wurde die Ausbildung der Zollbeamten für das ganze Reich auf einer Akademie für das Zollwesen mit einem Seminar befürwortet und diese Ausbildung schon deshalb für erwünscht erachtet, weil dann die durch § 4 des Zolltarifgesetzes zulässigen, für Handel und Verkehr belästigenden Einschränkungen der Zollabfertigung von schwerer zu tarifierenden Waren auf bestimmte Zollstellen nicht allzusehr erweitert werden müßten.[6])

Bis zum Inkrafttreten des neuen Zolltarifs von 1902 war nämlich bloß für Garne, welche nach der Feinheit verzollt wurden, eine Einschränkung der Abfertigungsstellen vorgesehen. Nach dem neuen Zolltarifgesetz aber ist der Bundesrat befugt, zu bestimmen, daß Waren, deren zollamtliche Untersuchung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist, — und deren sind nach dem heutigen Zolltarif nicht wenige — nur bei bestimmten Zollstellen abgefertigt werden dürfen. Das im Anschluß hieran gemachte Zugeständnis — so wurde weiter in den genannten Reichstagsverhandlungen ausgeführt — wonach es den Beteiligten freigestellt ist, den Zoll nach dem höchsten in Frage kommenden Tarif zu entrichten, oder die Kosten für die Uebersendung der Waren oder der davon zu entnehmenden Proben an eine mit der erforderlichen Abfertigungsbefugnis versehene Zollstelle zu tragen, könne die Einfuhrbelästigung nicht aufheben, da es vielfach gar nicht möglich sei, die Ware

---

und Handelsvereinsvertrages vom 8. Juli 1867, der durch Art. 40 der Reichsverfassung neu bestätigt worden ist, dann auf Art. 7 der Reichsverfassung. Der Direktor im Reichsschatzamt Kühn führt in der Reichstagssitzung vom 16. Juli 1908 denjenigen gegenüber, welche eine Vereinheitlichung der Ausbildung der Zollbeamten wegen Art 36 der Reichsverfassung für undurchführbar erachteten, aus, daß dieser Artikel zwar der Forderung, die Zollerhebungen zur Reichssache zu machen, entgegenstehe, nicht aber der Forderung, daß eine Einheitlichkeit der Vor- und Ausbildung der Beamten allmählich in den einzelnen Bundesstaaten herbeigeführt werde. -- Auch in den einzelnen Bundesregierungen wurde nach Annahme des Zolltarifs von 1902 der Frage der Ausbildung der Zollbeamten erhöhte Aufmerksamkeit zu Teil, wie die Reformen bezüglich der Vorbildung der Zollbeamten in den einzelnen Staaten zeigen. (So Bayern 1906, Hessen 1905.)

[6]) R. T. 1900/03, X. Leg.-Per. II. Sess. Verhandl. Bd. 7.

an ein anderes Amt ohne große Kosten zur Untersuchung zu bringen.[7])

Auf dem ersten deutschen Zolltechnikertag am 3. und 4. September 1910 sagte der Syndikus der Dresdener Handelskammer, Dr. Karst:

„..... Handel und Industrie haben einmütig den dringenden und berechtigten Wunsch, daß alle Manipulationen, die mit ihrer (nämlich der Zölle) Erhebung verbunden sind, so kurz und einfach wie möglich vorgenommen werden. Das setzt aber voraus, daß die mit ihrer Erhebung betrauten Beamten Kenntnisse und Fertigkeiten besitzen, die mit diesem Geschäft verbunden sind. Eine solche Vorbildung besteht nach Ansicht der maßgebenden Kreise zur Zeit nicht.“ Er weist darauf hin, welche großen Ausgaben dadurch Handel und Verkehr erwachsen, daß die Warenuntersuchungen nicht von den Zollbeamten, sondern von Chemikern vorgenommen werden und sagt:

„..... Aber wenn dann hinten herum auch auf zollfreie Waren ein Zoll von 25 ℳ erhoben wird, die Summe nämlich, die für die Warenuntersuchung zu entrichten ist, so müssen doch Handel und Industrie auch hier einen indirekten Zoll zahlen. Wir wünschen und verlangen daher, daß der Zollbeamte soweit vorgebildet wird, daß er alle Untersuchungen im eigenen Betrieb selbständig vornehmen kann.“ (Mitteil. des bayer. Zollbeamten Ver. 1910, S. 39).

Auch der deutsche Handelstag war in eine Erörterung dieser Frage eingetreten und hatte die Handelskammern zunächst zur Begutachtung dieser Angelegenheit aufgefordert, worauf sich viele Handelskammern für eine Vereinheitlichung und Vervollkommnung der Ausbildung der Zollbeamten aussprachen.[8]) Daß die Einrichtung verschiedener Lehranstalten zur Fachausbildung der Deutschen Zollbeamten für das Reich sowohl wie für Handel und Verkehr nicht vorteilhaft ist, führt der Schöpfer und Vorstand der Dresdener Lehranstalt für Zollbeamte in folgenden Worten aus:

„Bei den verschiedenen Lehranstalten werden Ungleichheiten in Bezug auf die Behandlung der Lehrgegenstände nicht zu vermeiden sein, ganz abgesehen davon, daß auch die praktischen Uebungen nicht immer systematisch und dem praktischen

---

[7]) Antrag Abg. Gothein, Drucks. N. 736, R. T. 1900/03 Bd. 7.

Bedürfnissen entsprechend durchgeführt werden können. Bei einer für den Reichsfiskus so hochwichtigen Angelegenheit sollte vielmehr die Ausbildung der Beamten auf einer zu schaffenden Reichslehranstalt unbedingt in's Auge gefaßt werden. Erst dadurch kann eine einheitliche Handhabung der einschlägigen zoll- und steuergesetzlichen Bestimmungen gewährleistet werden."[9])

Trotz aller Bemühungen in den Kreisen aller Beteiligten ist aber die Vorbildungsfrage der Zollbeamten im Sinne einer Vereinheitlichung für das ganze Reich noch weit von ihrer Lösung entfernt. Sowohl die rein schulmäßige Vorbildung als die Fachausbildung der deutschen Zollbeamten zeigt in den einzelnen Bundesstaaten große Verschiedenheit.

Auf dem Gebiete der für die deutschen Zollbeamten zur Zeit bestehenden schulmäßigen Vorbildung lassen sich in Deutschland 5 Gruppen unterscheiden, wobei zwischen der untersten und obersten Gruppe ein Unterschied in der vorgeschriebenen Schulvorbildungszeit von nicht weniger als 4 Jahren besteht.

1) Württemberg und Sachsen-Altenburg begnügen sich mit dem Nachweise der Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst.

2) Baden und Hessen verlangen das Zeugnis für Unterprima.

3) Die größte Gruppe: Preußen, Elsaß-Lothringen, die Hansastädte, Mecklenburg, Oldenburg, Braunschweig, Anhalt, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, halten die Mitte mit dem Zeugnis für Oberprima.

4) Königreich Sachsen, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Weimar verlangen Abiturium (Maturitaszeugnis).

5) Bayern verlangt nicht nur Maturitas, sondern den erfolgreichen Besuch der Technischen Hochschule während zweier Semester.

Neben dieser Kategorie ist in Bayern seit 1906 eine neue Kategorie von Beamten eingeschoben worden, welche für den mittleren Dienst bestimmt ist und nur für die leichteren Zoll-

---

[8]) s. Mitteil. des bayer. Zollbeamtenvereins 1912, S. 34.

[9]) s. Mitteil. des Bayer. Zollbeamtenvereins von 1808, S. 63.

abfertigungen verwendet werden soll. Von diesen wird die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst verlangt. Wie die allgemeine Vorbildung, so ist auch die spezielle Fachausbildung in den einzelnen Bundesstaaten verschieden geregelt. In Preußen und anderen Bundesstaaten wird nach mehrjähriger Zollpraxis der Besuch von Lehranstalten vorgeschrieben, in denen der angehende Zollbeamte in die zolltechnologische und zollchemische Praxis eingeführt wird (so die Lehranstalt in Dresden und Berlin). Bayern nimmt auch hier einen Sonderstandpunkt ein. Die Fachbildung findet zum Teile an der technischen Hochschule statt, nach deren Absolvierung eine mindestens 2½jährige Zollpraxis folgt, innerhalb welcher Zeit ein 4—6wöchentlicher Lehrkurs bei der Akademie für Landwirtschaft und Brauerei in Weihenstephan, sowie ein sechsmonatlicher praktischer Lehrkurs an der Generaldirektion der Zölle und indirekten Steuern durchzumachen ist.[10]

Mit der befriedigenden Lösung der Vorbildungsfrage der Deutschen Zollbeamten allein wäre indes noch nicht die erstrebte Einheitlichkeit und Gleichmäßigkeit in der Handhabung und Auslegung der Zollgesetze und Bestimmungen erreicht, denn auch dann würden noch zahlreiche Verschiedenheiten insbesondere in der Warentarifierung vorkommen müssen.

Dem Kaufmann genügt es meist nicht, wenn er erst im Momente, da er die Ware verzollt, die Höhe ihrer Zollbelastung mit Sicherheit erfährt. Vielmehr muß er sich schon beim Abschluß der Kaufverträge mit dem Ausland behufs richtiger Kalkulation der Waren hierüber Gewißheit verschaffen können. Das Streben ging daher schon frühzeitig danach, eine Einrichtung zu schaffen, welche sowohl dem Kaufmann und Gewerbetreibenden die nötige sichere Grundlage für Kaufabschlüsse bietet, als auch dem Zollbeamten über die richtige Auslegung der Tarifbestimmungen fortlaufend Kenntnis gibt. Den äußeren Anstoß zu einer Reihe von Anträgen im Reichstag gaben die Zollkuriosa, die als Folge der unbeschränkten bürokratischen Willkür der Beamten hingestellt wurden.

So lautet ein von Scipio-Goldschmidt im Reichstag am 14. März 1893 gestellter Antrag dahin, „Die verbündeten

---

[10]) vergl. Amtsblatt der bayer. Generaldirektion der Zölle und ind. Steuern 1906, S. 18 und 1917, S. 384.

[11]) Drucksache 142, R. T. 1892/93.

Regierungen zu ersuchen, eine Behörde oder Stelle zu bezeichnen oder einzusetzen, welche auf Verlangen Auskunft zu geben hat über die Zolltarifsätze, zu welchen bestimmte Waren oder Gegenstände im deutschen Zollgebiet zugelassen werden."[11]) Es wurde darauf hingewiesen, daß eine derartige Auskunftstelle sowohl im moralischen Interesse des Rechtsgefühls als auch im wirtschaftlichen Interesse von Handel und Industrie sei.

Während aber der Reichstag diesen Antrag annahm, wurde er vom Bundesrat abgelehnt.

Aber schon in der Reichstagssitzung am 4. Dezember 1896 kam diese Angelegenheit wiederum zur Sprache. Man beschwerte sich, daß der Importeur und Industrielle, der die importierten Rohstoffe oder Halbfabrikate verarbeitet, keine Möglichkeit habe,

---

[12]) Antrag Dr. Hammacher (Drucks. 622 zu den R. T. Verhandlungen 1897, 9. Leg. Per.; 4. Sess.):

Der Reichstag wolle beschließen, den Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken,

1) daß für jeden nach Art. 36 der Reichsverfassung zur Erhebung und Verwaltung der Zölle berechtigten Bundesstaat eine Behörde eingerichtet oder bestimmt werde, welche über die Höhe und Berechnung des Eingangszolles für ausländische Waren den Interessenten mit der Wirkung Auskunft erteilt, daß die auf Grund dieser Auskunft eingeführten und verzollten Waren keiner Nachverzollung wegen Irrtums der Auskunftstelle unterliegen."

2) . . . .

Antrag Lenzmann (wie vor. Drucks. 625):

Der Reichstag wolle beschließen, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, baldigst einen Gesetzentwurf vorzulegen, wodurch

a) eine Reichsbehörde eingerichtet wird, welche über die Höhe und Berechnung des Eingangszolles für ausländische Waren den Interessenten mit der Wirkung Auskunft erteilt, daß die auf Grund dieser Auskunft eingeführten und verzollten Waren keiner Nachverzollung wegen Irrtums der Auskunftsbehörde unterliegen.

[13]) § 2 des Z. T. G. von 1902.

In jedem Steuerdirektionsbezirk ist eine Behörde zu errichten, die auf Verlangen über die Zolltarifsätze Auskunft zu geben hat, zu welchen bestimmte Waren oder Gegenstände im deutschen Zollgebiet zugelassen werden.

R. T.-Verhandlungen 1900/03, Anl. Bd. 7, Drucks. 704; Verhandl. Bd. 7, S. 6083 ff.

sich von vornherein eine authentische Kenntnis darüber zu verschaffen, welcher Zollsatz in Anwendung kommen wird, ferner daß in einer Reihe von Fällen zwar Auskünfte gegeben worden seien, die sich indes als falsch herausgestellt hätten und daß den Schaden hieraus der Importeur zu tragen hatte, der in gutem Glauben an die Richtigkeit der Auskünfte gehandelt hatte.

In der Sitzung vom 18. Januar 1897 wurde den Anträgen der Abgeordneten Hammacher und Lenzmann entsprechend die Einrichtung einer Behörde bei jedem Bundesstaat, bezw. einer Reichsbehörde verlangt, welche über die Höhe und die Berechnung des Eingangszolls für ausländische Waren den Interessenten mit der Wirkung Auskunft erteilt, daß die auf Grund dieser Auskunft eingeführten und verzollten Waren keiner Nachverzollung wegen Irrtums der Auskunftsstelle unterliegen."[12])

Der Antrag auf Schaffung einer Reichsauskunftbehörde wurde mit Rücksicht auf die Souveränität der Einzelstaaten abgelehnt. Dagegen wurde der Bundesrat ermächtigt, die Landeszentralbehörden zur verbindlichen Auskunfterteilung zu ermächtigen. Infolgedessen wurden vom Bundesrat am 20. Januar 1898 Bestimmungen erlassen über die Erteilung amtlicher Auskunft in Zolltarifangelegenheiten, wonach die Direktivbehörden auf Anfragen verbindliche Auskunft über die Zolltarifierung von Waren, sowie über die dabei in Betracht kommenden Tarabestimmungen und Tarasätze zu erteilen haben.

Eine solche Regelung konnte indes Handel und Industrie nicht befriedigen. In der 207. Sitzung des Reichstages wurde abermals darauf hingewiesen, daß sowohl das Rechtsgefühl als auch das wirtschaftliche Interesse verlange, daß in der Tarifauskunfterteilung ein bindendes Recht geschaffen werde. Dieses müsse im Gesetz festgelegt werden. Nur so könnten die Divergenzen in der Behandlung der einzelnen Zollpositionen und ferner die Plötzlichkeiten in der Veränderung der zolltariflichen Behandlung aufhören. Die 16. Kommission des Reichstages 1900/03 brachte einen Zusatz zum Zolltarifgesetz in Vorschlag,[13]) der das Minimum dessen enthält, was zur Regelung der Angelegenheit für notwendig erklärt wurde. Der Entwurf sieht die Aufstellung von Auskunftstellen in den einzelnen Direktivbezirken vor, während über die Verbind-

lichkeit der Auskunfterteilung keine Bestimmung getroffen ist und geht also nicht einmal so weit, die bisher dem Bundesrat übertragene Regelung in ganzem Umfang gesetzlich festzulegen. Die Schaffung einer Reichsauskunftstelle scheiterte nach wie vor an verfassungsrechtlichen Bedenken.

Durch Annahme des Kommissionsentwurfs (§ 2 des ZTG.) wurde indes die Auskunfterteilung wenigstens auf gesetzliche Grundlage gestellt und so der Wunsch der beteiligten Kreise nach gesetzlicher Regelung teilweise erfüllt.[13]) Ueber die Verbindlichkeit der Auskunfterteilung wurden vom Bundesrat Bestimmungen erlassen, welche den diesbezüglichen Forderungen von Handel und Industrie entsprechen.[14])

Damit war das Bedürfnis des Handels nach einer zentralen Tarifauskunftstelle nicht befriedigt. So sagt die Handels- und Gewerbekammer von Mittelfranken in ihrem Gutachten betreffend die Revision des Vereinszollgesetzes (Jahresbericht 1904), um die Einheitlichkeit der Anwendung des Zolltarifs im ganzen Reich zu sichern, sollte ein (nach Art der Gerichte zu besetzendes) unabhängiges Reichstarifamt geschaffen werden, dem zugleich die Befugnis zu übertragen wäre, für das ganze Reich giltige Auskünfte in Zollsachen zu erteilen.

So zweckentsprechend die Einführung der Erteilung verbindlicher Auskünfte an sich ist, so liegt also in der Vielheit der Auskunftstellen der Grund für das Weiterbestehen unterschiedlicher Tarifierung. Um diesen Mangel möglichst zu beseitigen, wurde bestimmt, daß die Reichsbevollmächtigten für

---

[14]) „Wird nach Erteilung der Auskunft die ihr zugrunde liegende Entscheidung von der Direktivbehörde selbst oder von der obersten Landesfinanzbehörde oder vom Bundesrate dahin abgeändert, daß die Ware einem höheren Zollsatze unterliegt oder daß ein geringerer Taraabzug einzutreten hat, so ist von der Nacherhebung des Zollunterschiedes für diejenigen Warensendungen des Fragestellers abzusehen, welche vor der Bekanntgabe der Aenderung an die Abfertigungsstelle in Gemäßheit der erteilten Auskunft zur Schlußabfertigung gelangt sind.“ (Anleitung zur Zollabfertigung, Teil II Ziff. 1 §§ 7 u. 8).

Ferner:

„Die obersten Landesfinanzbehörden sind ermächtigt, die der Auskunft zugrunde liegende Entscheidung nach ihrer Abänderung auf die vom Fragesteller auf Grund der Auskunft eingeführten Waren noch drei Monate lang anwenden zu lassen, wenn der Fragesteller nachweist, daß die Einfuhr infolge von Verträgen stattfindet, welche er vor Bekanntgabe der Abänderung in gutem Glauben abgeschlossen hat.“

Zölle und Steuern von den erteilten Auskünften fortlaufend Kenntnis nehmen und sie dem Reichsschatzamte mitteilen. Dieses hat dafür Sorge zu tragen, daß Verschiedenheiten in den von mehreren Direktivbehörden über dieselbe Ware erteilten Auskünften durch Vermittlung der beteiligten obersten Landes-Finanzbehörden oder des Bundesrates beseitigt werden.[15]) Dadurch kommen aber nur jene Auskünfte zur allgemeinen Kenntnis, in welchen Verschiedenheiten zwischen den einzelnen Direktivbehörden hervortreten, während es doch von großem Wert wäre, daß alle erteilten Auskünfte allen deutschen Zollbehörden und den sonstigen Interessenten zur Kenntnis gebracht würden. Hierüber äußerte sich die Firma L. Vossen & Co. in Aachen in einer Eingabe an die zur Beratung des Zolltarifgesetzes von 1902 eingesetzte 16. Kommission, indem sie auf die Notwendigkeit hinwies, daß die erteilten Auskünfte der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht würden. Diesem Wunsche wurde ein in der Zeitschrift für Zoll- und Steuerwesen (1901 S. 99 ff) von dem bayerischen Reichsbevollmächtigten Oberregierungsrat Volk gemachter Vorschlag gerecht, der die Einführung eines von dem Reichsschatzamte herauszugebenden Nachrichtenblattes empfiehlt, das sämtlichen Zollbehörden und Zollbeamten ausgehändigt und auch Privaten zugänglich gemacht werden solle. Dieser Vorschlag fand seitens des Reichsschatzamtes Billigung und Annahme. Seit 17. April 1906 erscheint ein solches Nachrichtenblatt in der Regel alle 14 Tage. Das Vorwort zur ersten Ausgabe dieses Blattes legt seinen Inhalt und Zweck dar und sei daher hier, soweit einschlägig, angeführt. Es lautet:

„Das Nachrichtenblatt für die Zollstellen wird die von den einzelnen Zollverwaltungen für ihr Gebiet getroffenen Anordnungen über die Auslegung und Anwendung des deutschen Zolltarifs zur Kenntnis aller Zollabfertigungsstellen des deutschen Zollgebiets bringen. Insbesondere werden die von den obersten Landesfinanzbehörden erlassenen oder von ihnen gebilligten Tarifentscheidungen, sowie der wesentliche Inhalt der amtlichen Auskünfte der Direktivbehörden in Zolltarifangelegenheiten regelmäßig zum Abdruck gelangen. Außerdem sollen auch andere Mitteilungen aufgenommen werden, deren

---

[15]) §§ 10 und 11 der Anleitung zur Zollabfertigung.

Kenntnis für die Technik der Zollabfertigung und für die Festsetzung der Zollbeträge von Wert ist“ usw.

Die folgende Zusammenstellung zeigt beispielsweise die Zahl der bei der Zolldirektivbehörde in Bayern über Waren des Tarifabschnitts H. 5 („Kleider, Putzwaren und sonstige genähte Gegenstände, Gespinnstwaren oder Filzen“) seit Inkrafttreten des neuen Zolltarifs am 1. April 1906 vorgebrachten Reklamationen gegen die vorgenommene Verzollung.

Der Reklamationen

Jahr	Zahl	Jährlicher Prozentsatz, wenn die Zahl für 1906 = 100 gesetzt wird
1	2	3
1906	17	100
1907	9	52,9
1908	9	52,9
1909	8	47
1910	5	9 2,4
1911	5	29,4
1912	7	41,1
1913	4	23,5

In welchem Maße Handel und Industrie von der Einrichtung der Auskunftstellen Gebrauch gemacht haben, zeigt die folgende Tabelle.

Die große Zahl der insbesondere in den ersten Jahren der Herrschaft des neuen Tarifs verlangten Auskünfte zeugt davon, wie notwendig die Einrichtung der Auskunftstellen bei dem neuen, sehr komplizierten Zolltarif ist zur Klärung der gegen früher auf eine ganz neue Basis gestellten Tarifbehandlung der zu verzollenden Waren. Aus dieser Tabelle ersieht man ferner, daß von Jahr zu Jahr die Zahl der Auskünfte zurückgegangen ist, ein Zeichen dafür, daß in Handelskreisen immer größere Klarheit und Sicherheit über die Warentarifierung Platz greift. Ebenso zeigt sich in der stets abnehmenden

Erteilte Tarifauskünfte in den Jahren 1906—1914.

Jahr der Auskunftserteilung	Zahl der Auskünfte	Jährlicher Prozentsatz, wenn 1906 = 100 gesetzt wird
1	2	3
1906	1033	100
1907	882	85,5
1908	744	72
1909	636	61,5
1910	606	58,6
1911	544	52,6
1912	627	60,7
1913	502	48,6
1914	481	46,5

(Aus dem Nachrichtenblatt 1906—1914.)

Zahl der Zollreklamationen (s. die erste Tabelle) der Erfolg der Auskunftserteilung.

Bei aller Anerkennung der die Ruhe und Sicherheit des Handels wesentlich fördernden geschaffenen Einrichtungen bleibt das angestrebte Ziel die zentralisierte rechtsverbindliche Auskunftserteilung, wie sie die Handelskammer für Schwaben und Neuburg in ihrem Bericht von 1904 fordert:

„Allen Wünschen und dem Bedürfnisse einer einheitlichen Auskunftserteilung für das gesamte deutsche Zoll- und Wirtschaftsgebiet könnte freilich erst eine Reichstarifstelle Rechnung tragen. Wir halten diese Einrichtung für sehr erstrebenswert und würden es sehr begrüßen, wenn sich ein Weg oder eine Form finden würde, durch welche die gegen den Gedanken einer solchen Reichszentralstelle bereits erhobenen verfassungsrechtlichen Bedenken beseitigt werden könnten. Einen außerordentlichen Wert würde eine solche Reichstarifstelle dadurch erhalten, daß dem Ausland ihre Benützung nur unter Zusicherung der Gegenseitigkeit gestattet werden würde. Auf diesem Wege könnte versucht werden, das Ausland allmählich gleichfalls zur Einrichtung amtlicher Zollauskunftsstellen zu veranlassen, die für den deutschen Export von weittragender Bedeutung sein würden und von demselben auch längst schon gewünscht und erstrebt sind."

Bis jetzt sind unter den fremden Staaten nur wenige, welche für die Erteilung von amtlichen Auskünften in Zolltarifangelegenheiten ähnlich weitgehende Erleichterungen getroffen haben wie Deutschland.

Vor allem findet eine Mitteilung der ergangenen Auskünfte an sämtliche Zollbehörden, sowie eine unserem Nachrichtenblatt ähnliche Zusammenstellung und Herausgabe aller erteilten Auskünfte in keinem anderen Staate statt.

Unter den europäischen Staaten kommen die Vorschriften über die Auskunfterteilung in Frankreich, Italien, Spanien, Oesterreich-Ungarn, Schweden und der Schweiz den in Deutschland hierüber getroffenen Bestimmungen am nächsten, da auch in diesen Ländern Stellen zur Erteilung verbindlicher Tarifauskünfte benannt sind. In den übrigen europäischen Staaten ist zwar Auskunftserteilung in Zolltarifangelegenheiten vorgesehen, doch haben diese Auskünfte lediglich den Charakter unverbindlicher Gutachten. So z. B. in Bulgarien, Dänemark, Norwegen, Großbritannien und Irland, Rußland, in den Niederlanden.

In den außereuropäischen Staaten ist die Auskunfterteilung in Zolltarifangelegenheiten noch weniger entwickelt.

Eine Ausnahme macht der australische Bund. Die amtliche Auskunftstelle ist hier der Comptroller General of Customs in Melburne, gegen dessen Entscheidung zum Ministerium Berufung ergriffen und schließlich die Entscheidung der ordentlichen Gerichte angerufen werden kann. Auch werden die ergangenen Tarifentscheidungen sämtlichen Zollbehörden durch Rundschreiben mitgeteilt.

Außerdem hat noch Argentinien die Bestimmung, daß der Vorsteher des Zollamtes bindende Auskunft erteilen kann, während alle übrigen Staaten lediglich unverbindliche Auskünfte durch die Zollbehörden erteilen lassen. So können in den Vereinigten Staaten von Amerika unverbindliche Gutachten durch den Zolleinnehmer (Collector of Customs) oder durch die Zollabteilung des Bundesschatzamtes in Washington erlangt werden.[16])

---

[16]) vgl. Handbuch für den deutschen Außenhandel Jahrgang 1914.

Mag nun aber auch die Auskunfterteilung noch so vollkommen entwickelt sein, so werden sich doch Meinungsverschiedenheiten zwischen den Behörden und den Zollpflichtigen nie ganz vermeiden lassen.

Dem Rechtsempfinden würde es entsprechen, wenn solche Zollstreitigkeiten durch die ordentlichen Gerichte entschieden würden.

In Deutschland ist dabei zu unterscheiden, ob es sich um Zolltarifstreitigkeiten, Zollrechtsstreitigkeiten, oder Zollbegünstigungsstreitigkeiten handelt.

Ueber den Rechtsschutz in Zollrechts- und Zollbegünstigungsstreitigkeiten enthält die deutsche Reichsgesetzgebung keine Vorschriften. Es ist also den Landesbehörden überlassen, den Rechtsweg in irgend einer Form zu eröffnen, so daß in dieser Beziehung große Verschiedenheit zwischen den einzelnen Bundesstaaten herrscht. In einigen ist die Verwaltungsbeschwerde zulässig (Preußen, Bayern, Sachsen), in anderen kann der ordentliche Rechtsweg beschritten werden, falls irgend ein privatrechtliches Verhältnis mitwirkt (Oldenburg, Hamburg), in wieder anderen ist der ordentliche Rechtsweg ohne Einschränkung offen (Bremen, Lübeck, Elsaß-Lothringen), während schließlich in manchen für einzelne ganz bestimmte Zollrechtsstreitigkeiten der Verwaltungsrechtsweg eingeführt ist (Baden, Württemberg).[17])

Die in dieser verschiedenen Behandlung liegende Unannehmlichkeit wird durch Art. 7 Abs. 1 Ziff. 3, der Reichsverfassung gemildert. Auf Grund dieser Bestimmung kann der Bundesrat, ohne eigentliche Instanz zu sein, in jenen Staaten, in denen ein Rechtsweg nicht vorgesehen ist, das eingehaltene Verfahren für irrig oder richtig erklären und für die Zukunft entsprechend Vorsorge treffen. (s. Aufsatz in der Bayerischen Handelszeitung 1912, „Der Rechtsschutz auf dem Gebiete des Zollwesens.")

Bei den Zolltarifstreitigkeiten steht dem Zollpflichtigen als Rechtsmittel die Beschwerde an die mit der Erhebung und Verwaltung der Zölle selbst betrauten, sowie an die diesen vorgesetzten Behörden zu. Daneben ist ein in der

---

[17]) Bad. Ges. v. 14. Juni 1884 betr. die Verwaltungsrechtspflege und Württemb. Ges. vom 16. Dezember 1876.

Auskunfterteilung beruhender vorbeugender Rechtsschutz geboten.

Der Umstand, daß in Zolltarifstreitigkeiten die eine Streitpartei, nämlich die Finanzverwaltung, zugleich entscheidende Instanz ist, wirkt beunruhigend in den beteiligten Handelskreisen. Deren Streben geht dahin, daß Einheitlichkeit und Unparteilichkeit durch die Zulassung des ordentlichen Rechtsweges gewährleistet ist. Beachtenswert ist auch der Vorschlag, eine Zentralstelle für das ganze Deutsche Reich zu schaffen, deren Entscheidungen für alle Zollabfertigungen maßgebend sein müßten.[18])

In den meisten fremden Staaten ist das Zollstreitverfahren und Zollbeschwerdeverfahren in die Zuständigkeit von Verwaltungsorganen mit Ausschluß des Rechtswegs gelegt.[19]) In Großbritannien und Norwegen ist der Rechtsweg zulässig. (Handelsarchiv 1910, I. S. 1300, 1912, I. S. 1365 u. 1367). In den Vereinigten Staaten von Amerika kann gegen die Entscheidung der General appraisers und der board of General appraisers, soweit die Tarifierung oder die Auslegung einer gesetzlichen Bestimmung in Frage kommt, Berufung zum Zollgerichtshof (United States Court of Customs Appeals) erhoben werden. (Handels-Archiv 1914, I S. 249 ff.). Im Australischen Bund kann Klage zu den ordentlichen Gerichten eingereicht werden. (Handelsarchiv 1914 I S. 249 ff.) Der vorbeugende Rechtsschutz ist, wie schon früher ausgeführt, in den meisten fremden Staaten sehr unvollkommen entwickelt.

Als die deutschen Staaten durch die Gründung des deutschen Reiches mit einer gemeinsamen politischen Grenze umgeben wurden, wäre es das Nächstliegende gewesen, daß diese zugleich auch die deutsche Zollgrenze bildete. Indes waren es Zweckmäßigkeitsgründe teils fiskalischer, teils volks-

[18]) R.-T.-Verhandl. 1900/03 Anlage-Band S. 4912, S. 6150 ff. und Aktenstück 704, ferner s. Vorschläge zur Revision des Vereinszollgesetzes in den Jahresberichten 1904 der Handelskammer für Schwaben und Neuburg und der Handelskammer von Mittelfranken.

[19]) Bulgarien s. Handelsarchiv 1911 I. S. 1099, Dänemark S. 1101, Italien S. 1106, Rußland S. 1121, Schweden S. 1123, Spanien S. 1126, Japan S. 1321, Niederlande (Handelsarchiv 1912, I) S. 1112, Schweiz s. Handelsarchiv 1895 I. S. 383 und 1903 S. 543, Oesterreich-Ungarn s. Handbuch für den deutschen Außenhandel 1914 S. 642, Frankreich S. 621.

wirtschaftlicher Art, welche ein Abweichen beider Grenzen voneinander notwendig erscheinen ließen. Es sind daher sowohl Teile des deutschen Reiches außerhalb der Zollgrenze belassen worden, wie auch fremde Gebiete in das deutsche Zollgebiet einbezogen wurden. (Zollausschlüsse und Zollanschlüsse.) Schon die erste deutsche Zollgesetzgebung von 1837/38 hatte die wirtschaftliche Notwendigkeit der Zollausschlüsse berücksichtigt, indem in § 22 des Zollvereinigungsgesetzes bestimmt wurde, daß „abgesondert gelegene, auch vorspringende Landesteile, für welche besondere Verhältnisse es erfordern, von den Einrichtungen der im Gesetz angeordneten Abgaben ausgenommen bleiben können“. (Pochhammer 1838.)

Gegenwärtig umfaßt das deutsche Zollgebiet das deutsche Reich, mit Ausnahme Helgolands, der badischen Zollausschlüsse, der unbewohnten Freihafengebiete von Hamburg, Bremerhaven, Geestemünde, eines Teiles der hamburgischen Gemeinde Cuxhaven. Eingeschlossen in das deutsche Zollgebiet sind die beiden österreichischen Gemeinden Jungholz und Mittelberg und das Großherzogtum Luxemburg.

Der Zollanschluß Luxemburgs, sowie der genannten österreichischen Gemeinden erfolgte durch Staatsverträge im Interesse der beiderseitigen Contrahenten zur Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs.[20])

Das gleiche gilt für die badischen Zollausschlüsse. Der Zollausschluß Helgolands ist eine aus seiner geographischen Lage sich ergebende Notwendigkeit.

Anders verhält es sich mit dem Anschluß der alten Hansastädte Bremen, Hamburg, Lübeck. Bei ihnen führten wirtschafts- und finanzpolitische, sowie historische Rücksichten scheinbar zum Auseinandergehen der Interessen der beteiligten Städte mit denen des Reiches.

Als die Zölle an die Landesgrenzen verlegt wurden und nicht mehr rein fiskalischen, sondern auch volkswirtschaftlichen Zwecken dienen sollten, wurde es notwendig, den inter-

[20]) vgl. Bayer. Abl. 1868 S. 167 und 187 bzl. des Anschlusses Jungholz durch Vertrag v. 3. Mai 1868; ferner 1865 S. 189 und 1866 S. 142 bzl. des Vertrages zwischen den Staaten des deutschen Zollvereins und dem Großherzogtum Luxemburg, Vertrag vom 20./25. Okt. 1865; 1891 S. 42 bzl. des Anschlusses der österr. Gemeinde Mittelberg, Uebereinkommen vom 2. Dezember 1890.

nationalen Zwischenhandel durch seine Konzentration an einzelne, außerhalb der Zollinie belassene Plätze von den Zollschranken frei zu lassen; es entstanden die Freihäfen. Die Hansastädte Bremen, Hamburg und Lübeck wurden ungefähr um die Zeit der Entstehung des Zollvereins Freihäfen. Ihr Beitritt zum Zollverein erfolgte erst nach langwierigen Verhandlungen im Reichstag und Bundesrat.

Der Zollverein war von Anfang an bestrebt, die drei Hansastädte zum Beitritt zu bewegen. Am frühesten trat Lübeck in das deutsche Zollgebiet ein, da es vollständig umgeben von fremdem Zollgebiet die nötige Bewegungsfreiheit für einen Welthandelshafen eingebüßt hatte. Sein Anschluß erfolgte am 11. August 1868.[21])

Die Forderung des Zollanschlusses von Hamburg und Bremen wurde umso lebhafter, je mehr durch die Verflechtung der deutschen Volkswirtschaft in den internationalen Verkehr die Notwendigkeit des direkten Zugangs des Zollvereinsgebietes zum Meere hervortrat. Insbesondere war es Preußen, das die Aufhebung der Freihafeneigenschaft Hamburgs herbeizuführen trachtete. Diesen Bestrebungen setzten die Freihäfen ihr Sonderinteresse entgegen. Als sie dem norddeutschen Bund beitraten, wurde ihnen ebenso wie später durch die Reichsverfassung, ihre Freihafenstellung gewährleistet.[22])

Die Bestrebungen Preußens, die Aufhebung der Freihafenstellung Hamburgs zu erzwingen, blieben zunächst erfolglos.[23])

---

[21]) Amtsbl. der bayer. Gen.-Dir. der Zölle 1868 S. 425 und 444; ferner siehe Handwörterbuch der Staatswissenschaften 3. Aufl. Bd. 4, Art. Freihäfen.

[22]) Art. 6 des Vertrags zwischen dem Norddeutschen Bund, Bayern, Württemberg, Baden und Hessen vom 6. Juni 1867 (Bundesgesetzblatt S. 81) und Art. 34 der Reichsverfassung.

[23]) B.-R.-Drucks. 90 Sess. 1879/80; R.-T. 1880, 4. Leg.-Per. III. Sess., Anl.-Band 4 S. 824, Drucks. 148; ferner R.-T.-Sitzung vom 1. Mai 1880.

Antrag Lasker und Genossen. (Drucks. 187 zu den R.-T.-Verhandlungen 1880, 4. Leg.-Per. III. Sess. Anl.-Bd. 4 S. 961.)

„Im Hinblick auf die namens des Herrn Reichskanzlers in der Sitzung vom 1. Mai 1880 erfolgte Mitteilung, daß der Antrag der preußischen Regierung beim Bundesrat betreffend den Anschluß Altonas und eines Teiles der Vorstadt St. Pauli an das Zollgebiet dahin geht,

1880 gelang es aber Preußen, die Einverleibung der unteren Elbe in das Zollgebiet durchzusetzen. Dadurch war Hamburg durch eine Zollschranke vom Meere abgeschlossen und mußte nun seinen Anschluß an das Zollgebiet beantragen.[24])

Der Anschluß Bremens war ebenfalls durch Abschließung vom Meere notwendig geworden und erfolgte gleichzeitig mit dem Anschlusse Hamburgs im Jahre 1888.[25])

Zur Aufrechterhaltung und Förderung des internationalen Zwischenhandels blieben den Städten Hamburg, Bremerhaven, Geestemünde Freihafenbezirke erhalten. Diese liegen als wirkliches Zollausland außerhalb der Zollgrenze.

Die nachfolgenden Aufstellungen zeigen, daß einerseits durch den Zollanschluß der Hansastädte, insbesondere Hamburgs, die wirtschaftlichen Verhältnisse des Reiches wie Hamburgs und Bremens gefördert wurden, anderseits die verbliebenen Freihafenbezirke den Anforderungen eines ungestörten internationalen Zwischenhandels entsprechen.

I.) Hamburgs Einfuhr in den Jahren 1866—1888 in dz netto und Mark:

Jahr	dz im Durchschnitt	Prozentsatz im Vergleich zu 1869[1])	Wert	Prozentsatz im Vergleich zu 1869
1866—70	11 937 070	85,9	551 526 948	85,3
1871—75	19 432 120	139,7	872 037 918	135,1
1876—80	21 946 130	157,5	843 272 044	130,7
1881—85	28 971 540	207,9	926 228 126	143,5
1886—88	34 198 430	245,5	998 538 756	154,7

1) Als Ausgangsjahr für die Verhältnisrechnung ist das Jahr 1869 genommen, welches mit seiner Einfuhr von 13.929.250 dz mit 645.275.775 ℳ Wert = 100 gesetzt ist.

---

den Anschluß eines Teiles der Vorstadt St. Pauli, eventuell auch ohne Zustimmung der Stadt Hamburg, beschlossen zu sehen,

erklärt der Reichstag,

daß der Artikel 34 der Reichsverfassung den Anschluß des letztbezeichneten Gebietes an den Zollverein ohne Zustimmung der Stadt Hamburg durch einseitigen Beschluß des Bundesrats nicht gestattet."

II) Hamburgs Ausfuhr in den Jahren 1872—1888:

Jahr	dz im Durchschnitt	Prozentsatz im Vergleich zu 1872[1])	Wert in 1000 ℳ	Prozentsatz im Vergleich zu 1872
1872—75	6 493 780	102,3	522 758	101,2
1876—80	11 581 200	182,4	656 567	127,2
1881—85	17 152 610	207,2	896 154	173,6
1886—88	20 437 390	321,9	955 487	185,3

1) Als Ausgangsjahr für die Verhältnisrechnung ist das Jahr 1872 genommen, welches mit seiner Ausfuhr von 6 349 040 dz mit 516 186 000 ℳ = 100 gesetzt ist.

In dem Zeitraume vor dem Zollanschluß von 1866 an ist sonach die Einfuhr Hamburgs stetig gestiegen und zwar gegen das Ausgangsjahr um 145,5 vom Hundert an Gewicht und 54,7 vom Hundert an Wert der Waren. Aehnlich verhält es sich bei der Ausfuhr bei einer Steigerung von 221,9 v. H. an Gewicht und 85,3 v. H. an Wert der Waren.

III) Hamburgs Waren-Einfuhr der Jahre 1889—1900 in dz netto und 1000 ℳ:

Jahr	dz im Durchschnitt	Prozentsatz im Vergleich zu 1889[1])	Wert in 1000 ℳ	Prozentsatz im Vergleich zu 1889[1])
1889—90	47 131 710	104,4	1 287 342	105,3
1891—95	56 412 810	125	1 526 888	124,9
1896—1900	84 115 690	186,3	1 898 762	155,3

1) Als Ausgangsjahr für die Verhältnisrechnung wird Jahr 1889 genommen mit einer Einfuhr von 45 146 230 dz im Wert von 1 222 638 000 ℳ = 100.

---

[24]) B.-R.-Drucksachen Nr. 106, 108 Seff. 1879/80; § 422 und 437 der Protokolle zu den Verhandl. des B.-R., Seff. 1879/80.

[25]) Anschluß von Hamburg und Bremen an den Zollverein s. Amtsblatt der bayer. Generaldirektion der Zölle von 1888 S. 879 ff.

[26]) Anmerk. zu Tabelle I, II, III und IV:

Diese Tabellen sind aus der Abhandlung: „Die Entwicklung des Hamburger Warenhandels“ von Freitag entnommen.

IV) Hamburgs Ausfuhr der Jahre 1889—1900 in dz netto und 1000 ℳ:

Jahr	dz im Durchschnitt	Prozentsatz im Vergleich zu 1889[1])	Wert in 1000 ℳ	Prozentsatz im Vergleich zu 1889[1])
1889—90	23 271 520	106,8	1 200 793	104,3
1891—95	24 882 810	109,0	1 177 588	102,3
1896—1900	35 067 150	153,6	1 409 778	122,5

1) Als Ausgangsjahr für die Verhältnisrechnung wird das Jahr 1889 genommen mit einer Ausfuhr von 22 831 730 dz im Werte von 1 151 135 000 ℳ = 100.

Die Zusammenstellungen III und IV zeigen auch nach dem Zollanschlusse eine stetige Steigerung des Hamburger Warenverkehrs, der jenem vor 1888 nicht nachsteht, wenn man in Betracht zieht, daß der letztere Zeitraum erheblich kürzer ist, als der für die Zeit vor dem Zollanschluß in Berechnung gezogene.

Vergleicht man mit diesem Ergebnis noch die Ein- und Ausfuhr einiger Jahre des jüngsten Zeitraumes, 1903 und 1913, (— das Jahr 1914 eignet sich als Kriegsjahr nicht zum Vergleich —) so zeigt sich die enorme Steigerung des Hamburger Handels auch für die neueste Zeit.

V. Hamburgs Einfuhr in den Jahren 1900, 1903, 1913 in dz netto und 1000 ℳ

Jahr	dz	Prozentsatz im Vergleich zu 1900=100	Wert in 1000 ℳ	Prozentsatz im Vergleich zu 1900=100
1900	96 191 750	100	2 209 076	100
1903	105 352 227	109,5	2 397 586	108,5
1913	165 484 103	172,0	4 716 186	213,5

(Aus „Hamburgs Handel u. Schiffahrt“, Jahrgang 1903 und 1913.)

VI) Hamburgs Ausfuhr in den Jahren 1900, 1903, 1913 in dz netto und 1000 ℳ

Jahr	dz	Prozentsatz im Vergleich zu 1900—100	Wert in 1000 ℳ	Prozentsatz im Vergleich zu 1900=100
1900	40 681 610	100	1 635 720	100
1903	53 577 624	131,7	2 025 525	123,9
1913	89 095 002	219,0	3 864 913	236,2

(Aus „Hamburgs Handel u. Schiffahrt", Jahrgang 1903 und 1913.)

Einen Einblick in den stetig in progressivem Verhältnis steigenden Verkehr Hamburgs gewähren auch die in Hamburgischen Seeversicherungen versicherten Summen.

VII) Hamburgische Seeversicherungen:

Jahr der Versicherung	Versicherte Summen in Mark	Prozentsatz im Vergleich zu 1870 = 100
1870	1 006 876 694	100
1880	1 870 720 700	185,8
1890	1 628 050 794	161,7
1900	4 860 044 237	482,7
1910	9 827 060 004	976,9
1913	14 143 870 998	1404,7

(Aus „Hamburgs Handel u. Schiffahrt", Jahrgang 1903 und 1913.)

(1870 als Ausgangsjahr für die Verhältnisrechnung genommen.)

Zeigen so die Tabellen I—VII, daß der Handel und Verkehr Hamburgs mit dem Auslande durch den Zollanschluß gefördert wurde, so tritt die günstige Einwirkung der wirtschaftlichen Vereinigung Hamburgs mit dem emporstrebenden Reiche in den folgenden Tabellen VIII und IX über den Verkehr Hamburgs mit seinem Hinterlande nicht weniger deutlich hervor.

VIII) Hamburgs Flußschiffahrt im Gebiet der Oberelbe:

Jahr	Angekommen: Zahl der Schiffe	Prozentsatz (1873 = 100)	mit Reg.-Tons.	Prozentsatz (1873 = 100)	Abgegangen: Zahl der Schiffe	Prozentsatz (1873 = 100)	Reg.-Tons.	Prozentsatz (1873 = 100)
1873	4 488	100	534 262	100	4 751	100	583 777	100
1883	9 120	203,2	1 504 836	281,5	9 104	191,4	1 531 643	262,2
1893	13 213	296,6	2 951 770	552,5	12 983	273,3	2 877 128	492,9
1903	17 983	400,7	6 529 090	1221,9	17 672	371,9	6 387 762	1094,2
1913	22 209	494,8	9 538 495	1785,1	21 475	452	9 297 050	1592,6

(Aus „Hamburgs Handel und Schiffahrt", Jahrgang 1913.)

Als Ausgangsjahr für die Verhältnisrechnung ist das Jahr 1873 angenommen.

IX) Gewicht und Wert der land- und flußwärts in Hamburg angekommenen und von dort abgegangenen Waren:

Angekommene Waren: Gewicht in dz netto	Prozentsatz (1873 = 100)	Wert in Mark	Prozentsatz (1873 = 100)	Abgegangene Waren: Gewicht in dz netto	Prozentsatz (1893 = 100)	Wert in Mark	Prozentsatz (1893 = 100)
8 236 958	100	559 206 150	100	.	.	.	.
24 531 569	297,9	942 204 600	168,5	.	.	.	.
33 684 736	408,9	1 171 156 460	209,4	27 414 771	100	1 117 039 300	100
57 730 091	700,8	1 637 406 170	292,9	49 343 057	179,7	1 522 383 760	136,3
106 271 858	1290,1	3 241 012 480	579,6	98 629 697	359,8	2 887 322 700	258,4

(Aus „Hamburgs Handel und Schiffahrt", Jahrgang 1913.)

Für die angekommenen Waren (Sp. 2/5) wurde für die Verhältnisrechnung als Ausgangsjahr das Jahr 1873, für die abgegangenen Waren (Sp. 6/9) das Jahr 1893 angenommen.

Einen richtigen Maßstab für die Entwicklung des Warenhandels Hamburgs ergibt indes erst der Vergleich mit der

Entwicklung des Handels seiner ausländischen Konkurrenzhäfen. Die folgenden Tabellen X, XI, XIII und XIV geben hierüber Aufklärung.

Es kommen hier hauptsächlich Antwerpen, London und Liverpool in Betracht.

X) Einfuhr über Hamburg, Antwerpen, London, Liverpool in 1000 *M*

Jahr	Hamburg 1000 *M*	Prozentsatz (1880 = 100)	Antwerpen 1000 *M*	Prozentsatz (1880 = 100)	London 1000 *M*	Prozentsatz (1880 = 100)	Liverpool 1000 *M*	Prozentsatz (1880 = 10
1880	878 541	100	927 710	100	2 828 858	100	2 149 204	100
1890	1 352 046	153,9	1 036 266	111,7	2 890 820	102,2	2 169 534	100.
1900	2 209 076	251,4	1 041 354	112,2	3 518 026	124,4	2 294 269	106,
1891—95 durchschnittlich	1 526 882	173,5	934 189	100,7	2 887 240	102,1	2 051 835	95,
1896—1900 durchschnittlich	1 898 761	215,7	1 086 635	117,1	3 174 957	112,2	2 164 530	100,

Als Ausgangsjahr für die Verhältnisrechnung ist das Jahr 1880 genommen.

XI) Ausfuhr über Hamburg, Antwerpen, London, Liverpool in 1000 *M*

Jahr	Hamburg 1000 *M*	Prozentsatz (1891 = 100)	Antwerpen 1000 *M*	Prozentsatz (1891 = 100)	London 1000 *M*	Prozentsatz (1891 = 100)	Liverpool 1000 *M*	Prozentsatz (1891 = 100
1891	1 211 686	100	456 318	100	1 742 418	100	2 162 364	10
1900	1 635 720	135	461 524	101,1	1 830 051	105	2 051 458	94
1891—95 durchschn.	1 177 608	97	449 913	98,6	1 608 541	92,3	1 948 050	90
1896—1900 durchschn.	1 409 780	116,3	497 769	109,1	1 708 919	98,1	1 886 835	87

Als Ausgangsjahr für die Verhältnisrechnung ist das Jahr 1891 genommen.

Nach diesen Tabellen ist die Entwicklung des Handels Hamburgs eine günstigere als die seiner Konkurrenzhäfen. Dasselbe gilt auch bezüglich Bremens.

XII) Einfuhr und Ausfuhr über Bremen in 1000 M

Einfuhr			Ausfuhr		
Jahr	Wert in 1000 M	Prozentsatz (1880 = 100)	Jahr	Wert in 1000 M	Prozentsatz (1880 = 100)
1880	372 397	100			
1890	472 135	126,8	1891	222 557	100
1900	748 682	201	1900	332 176	149,3
1891—95 durchschnittlich	472 423	126,9	1891—95	235 676	105,9
1896—1900 durchschnittlich	616 550	165,6	1896—1900	289 296	130,0

Als Ausgangsjahr für die Verhältnisrechnung wurde das Jahr 1880 genommen.

Für die Tabellen X—XII diente das Werk von Freytag als Grundlage.

Das gleichgünstige Bild bietet die Entwicklung des Gesamtseeverkehrs Hamburgs. Wenn auch die in den Tabellen XIII A und B zum Vergleich eingesetzte Ladefähigkeit der Schiffe nach Registertons nicht den Warenverkehr, auf den es ja schließlich ankommt zeigen kann, so gibt sie doch im allgemeinen ein Bild der Verkehrsentwicklung für die in Vergleich zu einander gesetzten Hafenplätze.

XIII) Seeverkehr von Hamburg, London, Liverpool nach 1000 Register-Tons.

A.) Im Gesamtverkehr angekommene Schiffe.

Jahr	Hamburg		London		Liverpool	
	1000 Reg.-Tons	Prozentsatz (1900=100)	1000 Reg.-Tons	Prozentsatz (1900=100)	1000 Reg.-Tons	Prozentsatz (1900=100)
1900	7 900	100	15 553	100	9 316	100
1906	10 824	137,1	17 597	119,2	11 395	122,3
1912	13 568	171,7	18 747	120,2	15 147	161,5

B.) Im Gesamtverkehr abgegangene Schiffe.

Jahr	Hamburg		London		Liverpool	
	1000 Reg.-Tons	Prozentsatz (1900=100)	1000 Reg. Tons	Prozentsatz (1900=100)	1000 Reg.-Tons	Prozentsatz (1900=100)
1900	8 009	100	14 947	100	9 158	100
1906	10 928	136,3	16 527	110,5	10 846	117,3
1912	13 837	172,7	18 929	126,6	13 240	144,5

Die Angaben in den Tabellen XIII A und B sind dem statistischen Jahrbuch für das deutsche Reich für 1908 und 1914 entnommen.

Als Ausgangsjahr für die Verhältnisrechnung wurde das Jahr 1900 genommen.

Die bisher beschriebenen Maßnahmen erleichtern die Zollfestsetzung hauptsächlich für den Verkehr mit Handelswaren. Es ist aber klar, daß insbesondere auch der persönliche Verkehr und der tägliche Güter-Kleinverkehr mit dem Auslande sich den durch die Zollschranken geschaffenen Unannehmlichkeiten möglichst zu entziehen sucht. Von großer Bedeutung ist besonders für diesen Verkehr Zeit und Ort und Art der Feststellung der Zollpflicht bezw. des zu entrichtenden Zollbetrages.

Wie die Eisenbahn dem Güterverkehr größere Freiheit brachte, so verschwanden mit ihr die Postkutsche und die mit dem Landstraßenverkehr verbundenen Beschränkungen im Reiseverkehr mehr und mehr. (s. V. Z. G. v. 1869 § 21.)

In der ersten Zollvereinsgesetzgebung war es den Reisenden untersagt, in den Eisenbahn-Personenwagen Handgepäck beim Ueberschreiten der Grenze mitzunehmen. Alles Reisegepäck mußte in besonderen Packwagen untergebracht werden. (Vgl. § 10 des Eisenbahnzollregulativs.) Durch einen Bundesratsbeschluß von 1868 und später durch das Vereinszollgesetz von 1869 wurde den Reisenden gestattet, Handgepäck auch mit zollpflichtigen Kleinigkeiten mit sich zu führen.

Zur Ermöglichung einer größeren Fahrtbeschleunigung wird nunmehr bei gewissen Verbindungen die Zollrevision des Reisegepäcks im Eisenbahnzug oder auf dem Schiff während der Fahrt vorgenommen. Ferner ist durch die Errichtung von Zollexposituren in ausländischen Badeorten der Be-

uemlichkeit im internationalen Badeverkehr Rechnung getra-
gen.[27]) Der ausländische Abfahrtsort des Reisenden ist in
iesem Falle zugleich der Zollabfertigungsort für sein Reise-
epäck nach dem Inland, sodaß die Fahrt über die Grenze unge-
indert durch zollamtliche Gepäckrevision fortgesetzt werden
ann.

Der allgemeine persönliche Verkehr mit dem Ausland
vurde teils sogleich mit der Einführung des Grenzzolles,
eils im Laufe der Jahre der fortschreitenden Verkehrsentwick-
ung entsprechend vielfach von den Zollbelästigungen befreit.

Es waren schon nach dem Zolltarifgesetz von 1833
ollfrei:

„Hausgeräte und Effekten, gebrauchte, getragene Klei-
er und Wäsche, auch gebrauchtes Handwerkszeug von Anzie-
enden zur eigenen Benutzung, auch neue Kleider, Wäsche und
Effekten, insofern sie Ausstattungsgegenstände sind.“

Ferner: „Kleidungsstücke und Wäsche, welche Reisende,
Fuhrleute und Schiffer zu ihrem Gebrauche, auch Handwerks-
eug, welches reisende Handwerker, ingleichen Muster und
Musterkarten, welche Handlungsreisende mit sich führen; dann
ie Wagen der Reisenden, ferner Wagen und Wasserfahrzeuge
er Fuhrleute und Schiffer zum Personen- und Warentrans-
ort, gebrauchte Inventarienstücke der Schiffe, Reisegerät, auch
Verzehrungsgegenstände zum Reiseverbrauch“.[28])

Das Zolltarifgesetz von 1879 enthält im wesentlichen die
leichen Bestimmungen.[29])

Erst im Zolltarifgesetz von 1902 wurden weitere, aller-
ings schon vorher im Verwaltungswege zum Teil zugestandene
Zollbefreiungen gesetzlich bewilligt, so die zollfreie Einfuhr
on Braut- und Hochzeitsgeschenken, sowie von Erbschaftsgut,
erner die Ausdehnung der Zollfreiheit auf Gebrauchsgegen-
ände aller Art im Reiseverkehr, die Zollbefreiung für Um-
ugsgut.[30])

[27]) Vor dem Kriege bestanden während der Kurhochsaison bayerische
ollexposituren in Marienbad und Karlsbad (Böhmen) und eine sächsische
ollexpositur in Franzensbad, durch welche die zum Eingang nach
eutschland bestimmten Reisegepäckstücke zollamtlich abgefertigt werden.
eit einigen Jahren ist während der Reisezeit am Hauptbahnhof in
München eine österreichische Zollexpositur für das nach Oesterreich-
ngarn bestimmte Reisegepäck errichtet.

[28]) Pochhammer 1836, S. 90.

Bei den Verhandlungen im Reichstage zeigten sich Meinungsverschiedenheiten über die Zollfreilassung der als Modelle eingehenden Waren[31]) und der als Umzugsgut eingehenden Maschinen und des Schiffsproviants.[32])

Zu erwähnen wäre hier noch die Zollbefreiung der zum Dienstgebrauch für fremdländische Vertreter eingehenden Gegenstände und die Zollbefreiungen bei Leichenüberführungen.[33])

Ueberall da, wo nicht eine geschäftsmäßige Weitergabe, ein Handel mit Waren vorliegt, wurden schon von vornherein in der Zollgesetzgebung Verkehrserleichterungen in der Form von Zollbefreiungen geschaffen. Wie dieses bei dem zuletzt geschilderten Kleinverkehr zutrifft, so auch bei jenem Güterverkehr, der zur Pflege und Erhöhung der Volksbildung beizutragen bestimmt ist, nämlich der Verkehr mit Kunstsachen und Sammlungsgegenständen.

Auf der 2. und 3. Generalkonferenz 1836 und 1841 wurde für die für öffentliche Bibliotheken und andere wissenschaftliche Sammlungen aus dem Ausland eingehenden Gegenstände Zollfreiheit gewährt.

Im allgemeinen enthält das heute geltende Gesetz von 1902 noch dieselben Bestimmungen. Die im Zolltarifgesetz von 1865 (Z. 8) und 1879 (R. T. Verh. 1879 Drucks. 362, 373, 411) zugestandene Zollfreiheit für Antiquitäten ist nunmehr wieder aufgehoben.[34]) In den Verhandlungen war dem Einspruch der beteiligten Handelskreise gegenüber ausgeführt worden, daß bei der Möglichkeit der Fälschung der Antiqui-

---

[29]) vgl. R.-T.-Verhandl. 1879, IV. Leg.-Per., 2. Session, Aktenstück 362.

[30]) R.-T.-Verhandl. 1900/03 Band 4 der Anlagen und Band 7, Drucks. 704, § 6 des Z. T. G. von 1902.

[31]) R.-T.-Verhandl. 1900/03 Drucks. 373, Anl.Band 7 und Verh.-Band 7.

[32]) R.-T.-Verh. 1900/03 Aktenstück 704, Anl.-Bd. 7 und Verh.-Band 7, S. 6218 und 6236/7.

[33]) Zollfrei bleiben:

„Wappenschilder, Flaggen und andere Gegenstände, die von fremden Regierungen ihren in Deutschland bestellten Vertretungen zum dienstlichen Verbrauche zugesendet werden, falls die betreffenden Staaten Gegenseitigkeit gewähren."

„Särge, in denen Leichen eingehen, und Urnen mit Asche verbrannter Leichen, einschließlich der Kränze und ähnlicher zur Verzierung der Särge, Urnen oder Beförderungsmittel dienenden Gegenstände."

täten die Gefahr des Mißbrauchs der Zollfreiheit bestünde und daß die Antiquitäten als Luxusgegenstände recht wohl eine Zollbelastung ertragen könnten. Dem Interesse der Kunst könne durch die vormerkweise Behandlung hinreichend genügt werden.[35])

Von den Fällen, welche eine Abweichung vom Prinzip schutzzöllnerischer Politik darstellen, sind hier insbesondere die dem Fischerei- und dem Schiffsbaugewerbe gewährten Zollbefreiungen zu erwähnen.

Für die am Meere gelegenen Gebietsteile ist es von höchster wirtschaftlicher Bedeutung, daß das Fischereigewerbe von Zollschranken ungehindert ist. Die Forderung der Zollfreiheit sowohl der frischen Erzeugnisse des Seefischfangs als auch der auf offener See gewonnenen Produkte wurde von Oldenburg und Hannover schon auf verschiedenen Generalkonferenzen erhoben. (VI., X. u. XV. Generalkonferenz.)

Aber erst nach langjährigen Bemühungen gelang es, diese Begünstigung in befriedigendem Umfang zu erreichen.[36]) Die heute geltenden Bestimmungen sind in § 6 Ziff. 2 des Zolltarifgesetzes von 1902 enthalten.[37])

Durch die der Seefischerei gewährte Begünstigung wird nicht nur dieses Gewerbe gefördert, sondern auch die Volksernährung erleichtert. Es wird hiedurch die Versorgung des Inlandes mit einem billigen und doch nahrhaften und wohl-

---

[34]) Zollfrei bleiben:

§ 6 Ziff. 11: „Kunstsachen, welche zu Kunstausstellungen oder für öffentliche Kunstanstalten oder öffentliche Sammlungen, sowie andere Gegenstände, die für öffentliche Anstalten oder öffentliche Sammlungen zu Lehr- und Anschauungszwecken eingehen."

[35]) R.-T. 1900/03 Drucks. 704. Anl.-Band 7 und Verhandl.-Bd. 7 und § 114 d. V. Z. G.

[36]) s. Bundesratsbeschluß v. 6. Mai 1874 § 264 der Protokolle zu den Bundesratsverhandlungen und vom 24. Februar 1887, § 104 der Protokolle, ferner R.-T.-Verh. 1900/03, Anl.-Bd. 4, Anl. 375, swie Anl. Band 7, Aktenstück 704.

[37]) § 6 Z. 2 V. Z. G. von 1902: Zollfrei sind:

Von deutschen Fischern und Mannschaften deutscher Schiffe gefangene Fische, Robben, Wal- und andere Seetiere, sowie die davon gewonnenen Erzeugnisse. Von der Zollfreiheit ausgeschlossen sind die in fremdländischen Küstengewässern gefangenen Schal- und Krustentiere. Die erforderlichen Ueberwachungsvorschriften erläßt der Bundesrat.

schmeckenden Nahrungsmittel begünstigt, was insbesondere den weniger bemittelten Volkskreisen zugute kommt. Aus der nachfolgenden Tabelle lassen sich Schlüsse auf die günstige Wirkung der dem Seefischereigewerbe gewährten Zollbefreiungen ziehen.

Ergebnisse des Fischfanges deutscher Schiffe in der Ost- und Nordsee in den Jahren 1906—1913: (aus der „Deutschen Seefischereistatistik" in den statistischen Jahrbüchern für das deutsche Reich 1910 und 1914.)

Fische, Schaltiere, andere Seetiere und Erzeugnisse von Seetieren:		
Jahr	dz = 100 kg	Wert in 1000 ℳ
1906	844 905	17 070,8
1907	906 152	28 041,8
1908	1 549 506	29 193,0
1909	1 609 721	33 156,2
1910	1 676 975	36 166,2
1911	1 627 837	36 592,7
1912	1 724 486	41 566,7
1913	1 867 236	44 989 4

Seit 1906 (also sei Intkrafttreten des Zolltarifgesetzes von 1902) sind sonach die Ergebnisse des deutschen Seefischfanges beständig gewachsen.

Nach dem Gewichte beträgt das Ergebnis des Jahres 1913 mehr als das Doppelte gegen das Jahr 1906, nach dem Werte nahezu das Doppelte. Diese günstige Entwicklung der Seefischerei wurde zu nicht geringem Teile durch die seit 1906 besonders weitgehenden Zollbegünstigungen dieses Gewerbes ermöglicht.

Von besonderer Wichtigkeit für die norddeutschen Staaten ist der Schiffbau.

Im Zollvereinigungsvertrag von 1853 wurde der zollfreie Bezug von metallenen Gegenständen für den Seeschiffbau vereinbart. Mit der Einführung des Schutzzolltarifs von 1879 steigerten sich naturgemäß die Ansprüche auf Zollbegünstigung des Schiffbaues, zumal da gleichzeitig die Aus-

bildung und Erweiterung unseres Ueberseehandels den Bau einer starken Handels- und Kriegsflotte notwendig machte.

In der Gesetzesvorlage von 1879 wurde von der Regierung die Zollfreiheit aller zum Bau, zur Reparatur oder zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendeten Materialien vorgeschlagen.[38])

Insbesondere wurde auch auf die Notwendigkeit der Zollfreiheit von Holz zum Schiffbau hingewiesen. Ferner wurde die Gleichstellung des See- und Binnenverkehrs — also die Ausdehnung der Vergünstigung auf Flußschiffe — befürwortet.

Den Gegnern dieser Zollbegünstigung, dem Handwerk und der Forstindustrie, gelang es nicht, sich durchzusetzen. Das Handwerk erreichte lediglich, daß Kajüts- und Küchengut von der Zollbefreiung ausgeschlossen wurde.[39])

Diese Zollbegünstigungen bewirken eine Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit unserer Schiffbauindustrie in zweifacher Hinsicht. Einerseits kann der deutsche Schiffbau die aus dem Auslande benötigten Materialien zum Weltmarktpreis beziehen, also ebenso billig, als die ausländische Konkurrenz, anderseits muß auch das Inland die Schiffbaumaterialien zum Weltmarktpreis liefern. Die deutschen Werften können infolge der Zollbefreiung die günstigste und bequemste Bezugsquelle wählen. Mit dieser Durchbrechung des Schutzzollsystems zugunsten des Schiffbaues ist auch erreicht, daß die Wirksamkeit der Kartellpolitik auf den deutschen Schiffbau wesentlich herabgesetzt wurde. Dementsprechend entwickelte sich der deutsche Schiffbau zu großer Blüte und wurde dem Ausland gegenüber konkurrenzfähig. Das zeigen die folgenden Tabellen.

---

38) R.-T.-Verhandl. 1879, 4. Leg.-Per., II. Sess., Drucks. 362; R.-T.-Sitzung vom 15. Mai 1879.

39) R.-T.-Verhandl. 1900/03, Verhandl. Bd. 7 S. 6223 und Anl.-Bd. 7 Drucks. 704.

§ 6 Ziff. 12 des Zolltarifgesetzes von 1912:

„Materialien, die zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen verwendet werden, mit Ausnahme des Kajüts- und Küchenguts, bleiben vom Zolle befreit. Von der Begünstigung sind die zu Luxuszwecken bestimmten Binnensee- und Flußschiffe ausgeschlossen.“

Schiffbau auf deutschen und ausländischen Werften auf deutsche Rechnung.

im Jahre	Es befanden sich im Bau				Die Herstellung auf ausländischen Werften betrug gegenüber der auf inländ. Werften in Proz.
	auf deutschen Werften für deutsche Rechnung		auf ausl Werften für deutsche Rechnung		
	Kauffarteischiffe	Flußschiffe	Kauffarteischiffe	Flußschiffe	
	Zahl (St.)		Zahl (St.)		
1906	823	151	153	7	cc. 16,4
1907	1 026	223	197	15	16,9
1908	912	174	199	21	20,3
1909	882	154	172	26	19,4
1910	942	117	152	24	16,6
1911	892	131	199	18	21,2
1912	1 010	113	203	13	19,2
1913	1 011	135	127	5	11,5

(Aus dem „Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich" für 1914 und 1910.)

Deutsche Kriegsschiffe wurden auf ausländischen Werften überhaupt nicht gebaut.

Die folgende Zusammenstellung läßt ersehen, daß die aus dem Auslande zum Schiffbau bezogenen Mengen sehr beträchtlich sind.

Zollfreie Materialien zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von Schiffen in den Jahren 1906—1913:

Jahr	dz = 100 kg	Wert in 1000 M
1906	610 555	10 689
1907	592 514	10 870
1908	355 739	7 343
1909	208 179	4 929
1910	222 727	5 343
1911	754 715	11 345
1912	379 902	10 226
1913	383 558	9 727

(Aus dem Heft VI der „Statistik des deutschen Reiches, Auswärtiger Handel", Jahrgänge 1908—1913.)

Der größte Teil dieser Materialien entfällt auf Holz und Eisen, sowie Eisenwaren, wobei wiederum Holz mehrfach überwiegt. Hierin zeigt sich, daß durch die Zollbefreiung die Kartellpreispolitik durchkreuzt wurde, sodaß die Eisenlieferungen von dem Inland zum gleichen Preise angeboten werden müssen, wie vom Ausland, ferner daß die deutschen Werften auf den Bezug von ausländischem Holz angewiesen sind. Die folgende Zusammenstellung gibt beispielsweise ein Bild von der Verwendung zollfreier Schiffbaumaterialien im Jahr 1911.

Uebersicht über die im Jahre 1911 auf deutschen Werften verwendeten zollfreien Schiffbaumaterialien, nach Waren ausgeschieden.

Material	dz	Zollwert in Mark
Holz	535 955	5 264 000
Eisen und Eisenwaren	192 041	3 329 500
Maschinen	13 446	1 136 000
Sonstige Gegenstände	113 283	1 615 000
	854 725	11 344 0000

Zu diesen 854 725 dz ausländischen Schiffbaumaterialien kommen noch 51 635 dz im Zollwerte von 1 146 000 ℳ von solchen Waren, die im Inland im Veredelungsverkehr aus ausländischen Rohstoffen und Halbfabrikaten hergestellt wurden, sodaß insgesamt im Jahre 1911:

906 360 dz im Zollwerte von 12 490 000 ℳ im deutschen Schiffbau zollfrei verwendet wurden.

Die Zollfreiheit des Schiffsbaumaterials bedingt auch, daß die deutschen, leistungsfähigen Werften eine bequeme Bezugsquelle für das Ausland bilden und tatsächlich in steigendem Maße vom Ausland beschäftigt werden. (S. die folgende Tabelle.)

Uebersicht über die in den Jahren 1906—1913 auf deutschen Werften für fremde Rechnung gebauten Schiffe:

Es befanden sich im Bau			
Im Jahre	Auf deutschen Werften für fremde Rechnung		
	Kriegsschiffe	Kauffarteischiffe	Flußschiffe
St.	St.	St.	St.
1906	6	134	50
1907	4	89	48
1908	.	88	26
1909	4	85	27
1910	5	151	43
1911	3	187	51
1912	4	170	63
1913	19	205	33

(„Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich“ für 1914 und 1910.)

Diese Zusammenstellung zeigt, daß die deutschen Werften für den Bau von Seeschiffen in erhöhtem Maße für fremde Rechnung tätig sind. Der Grund hierfür dürfte darin zu suchen sein, daß unsere Seeschiffwerften der Ost- und Nordsee durch ihre Lage für den Schiffbaumaterialbezug inbesonders von Eisen aus dem Ausland besonders begünstigt sind, sodaß sie, mögen sie ihren Bedarf aus dem Inland oder aus dem Ausland beziehen, nie teurer zu bezahlen brauchen, als ihre ausländischen Konkurrenten.

Das Handwerk ist bei der fortschreitenden Intensivierung der Volkswirtschaft gezwungen, zu arbeitsparenden Methoden zu greifen. Der Gebrauch der Maschine ist für das Handwerk notwendig geworden und zwar kommt hier der durch Mineralöle gespeiste Kleinmotor in erster Linie in Frage. Der billige und durch möglichst geringe Schwierigkeiten beengte Bezug von Mineralölen zum Motorenbetrieb wird daher vom Handwerk beansprucht. Nach dem Zolltarifgesetz von

1879 war es dem Bundesrat anheimgestellt, Mineralöle für gewerbliche Zwecke mit Ausnahme der für Beleuchtungszwecke verwendeten zollfrei zu belassen.[40]) Gegen diese weitgehende Begünstigung traten aber sowohl die Vertreter der Regierung aus finanziellen Gründen, als auch die inländischen Produzenten von Mineralschmierölen auf, welche Schutz gegen die ausländische Konkurrenz verlangten. Ebenso bekämpfte die Spiritusindustrie, die Mineralölindustrie (Mineralölraffinerien) und die Rübölindustrie die Zollfreilassung schwerer Mineralöle.[41]) Auch die Kohlenindustrie wehrte sich gegen die weitere Ausdehnung der Zollbegünstigung auf Abfall- und Mineralöle zur Karburierung von Wassergas.[42]) So blieb auf diesem vielumstrittenen Gebiet lediglich die Zollfreiheit auf leichte Mineralöle zum Motorenbetrieb und auch diese wurde vom Bundesrat auf die wirtschaftlich minder kräftigen Betriebe des Kleinhandwerks und auf die für die Verwendung von Kleinkraftmaschinen überhaupt in Betracht kommenden landwirtschaftlichen und gewerblichen Betriebe beschränkt.[43])

Besonders bemerkenswert sind die Zollerleichterungen im Grenzverkehr. Die Grenzbewohner sind in wirtschaftlicher Hinsicht vielfach mit dem Grenzbezirk des Nachbarlandes verknüpft. Es besteht daher das Bestreben dem persönlichen und wirtschaftlichen Grenzverkehr durch Zoll- und Verkehrserleichterungen die notwendige Bequemlichkeit zu sichern.

40) s. auch B.-R.-Verhandlungen 1879, Drucks. 66.

41) B.-R.-Drucks. 134 v. 1881, B.-R.-Drucks. 30, Sess. 1881/83.

42) R.-T.-Verh. 1900/03 Anl.-Bd. 7 Drucks. 704.

43) Die einschlägigen Bestimmungen des Zolltarifs von 1902:

1. Der Bundesrat ist befugt, mineralische Oele, die für andere gewerbliche Zwecke als für die Herstellung von Schmieröl, Leuchtöl oder Leuchtgas bestimmt sind, unter Ueberwachung der Verwendung vom Zolle freizulassen.

2. Der Bundesrat ist befugt, mineralische Oele, die für die Bearbeitung in inländischen Betriebsanstalten bestimmt sind, unter Ueberwachung vom Zolle freizulassen. Die daraus gewonnenen Erzeugnisse sind wie ausländische zu behandeln, mit Ausnahme der leichten Oele, welche, soweit sie nicht zu Schmier- oder Beleuchtungszwecken einschließlich der Erzeugung von Leuchtgas verwendet werden, unter Ueberwachung der Verwendung auf Erlaubnisschein zollfrei bleiben.

Vor allem ist hier Land- und Forstwirtschaft beteiligt. Es kommt zunächst neben der Zollherabsetzung für Zucht- und Nutzvieh und der Genehmigung eines Weideverkehrs die Zollbefreiung der auf den ausländischen zur inländischen Wirtschaft gehörigen Grundstücken gewonnenen Erzeugnisse in Betracht. Während die Begünstigung des Zucht- und Nutzviehverkehrs sowie des Weideverkehrs lediglich in finanzieller Hinsicht für die Grenzbewohner Vorteile bringt, ist bei der Zollbegünstigung der Bewirtschaftung der ausländischen Grundstücke neben dem finanziellen Vorteil insbesondere auch die gewährte Bewegungsfreiheit von großer Bedeutung.

Die Erzeugnisse der Landwirtschaft von Grundstücken, welche von innerhalb der Zollgrenze gelegenen Wohn- und Wirtschaftsgebäuden aus bewirtschaftet werden, sind zollfrei. Nicht in gleichem Maße wurde die Forstwirtschaft begünstigt. Bei ihr wurde eingewendet, daß eine soweit gehende Erleichterung zu Mißbräuchen führen könne, da ganz gut ein weit von der Grenze gelegener Wald von Wirtschaftsgebäuden innerhalb der Zollgrenze aus bewirtschaftet werden könne. Auch vom fiskalischen Standpunkt aus war die Regierung gegen die von den Grenzwirtschaften angestrebte weitgehende Zollbefreiung der Forstwirtschaft. Im Zolltarifgesetz von 1879 und 1902 wurde daher die Zollfreiheit der Erzeugnisse der Waldwirtschaft nur insoweit gewährt, als die Wälder seit dem 15. Juli 1879 ein Zubehör des inländischen Grundbesitzes bilden.[44])

Der tägliche Grenznachbarverkehr ist außer der in § 116 des VZG. ermöglichten Ausnahmebehandlung besonders bezüglich des Verkehrs mit Lebensmitteln im Zolltarifgesetz begünstigt. Die Regierung sagt hiezu in der Begründung des Zolltarifgesetzes:

---

[44]) § 6 Z. 1 des Zoltarifges. vom 25. Dez. 1902:

Vom Zolle befreit bleiben 1. Erzeugnisse des Ackerbaues und der Viehzucht von denjenigen außerhalb der Zollgrenze gelegenen Grundstücken, welche von innerhalb der Zollgrenze befindlichen Wohn- und Wirtschaftsgebäuden aus bewirtschaftet werden, ferner Erzeugnisse der Waldwirtschaft, wenn die außerhalb der Zollgrenze gelegenen Grundstücke mindestens seit 15. Juli 1879 ein Zubehör der inländischen Grundstücke bilden.

„Den Ausgangspunkt für die Schaffung derartiger Ausnahmebestimmungen bildet das Bestreben die Bewohner des Grenzbezirks, zumal kleinere Grenzdörfer und zerstreut liegende Gehöfte, welche durch örtliche Verhältnisse vielfach auf den Verkehr nach nahe der Grenze belegenen ausländischen Ortschaften angewiesen sind, die Möglichkeit zu bieten, ihren Bedarf an den genannten Erzeugnissen, besonders an Nahrungsmitteln in gleicher Weise wie vor Einführung der Erhöhung der Zölle aus den benachbarten ausländischen Grenzorten zu beziehen, auf die sie durch den natürlichen Wechselverkehr des täglichen Lebens, durch das Aufsuchen der Tagesarbeit, die Lage der Wochenmärkte usw. hingewiesen sind.“ [45]) Die Gewerbe des Grenzbezirks aber bekämpften diese Zollbegünstigungen mit dem Hinweis auf die ausländische Konkurrenz.

Durch das Zolltarifgesetz von 1902 wurden daher die diesbezüglichen Vergünstigungen auf den örtlichen Bedürfnisfall beschränkt und die Entscheidung hierüber dem Bundesrat übertragen.[46]) Weder der Hinweis der Vertreter der Konsumenten auf das Interesse der Arbeiter, noch die Drohung mit Selbsthilfe durch Zusammenschluß der Konsumenten zu Einkaufsgenossenschaften, noch auch der Hinweis auf die vom Ausland zu befürchtenden Repressalien konnte diese Beschränkung verhindern.[47])

Indes wurde nachträglich die Einschränkung durch Vertragsabmachung mit den Nachbarstaaten wieder illusorisch, so daß der Anmerkung zu den Tarifnummern 162, 164, 165 der Zusatz beigefügt wurde:

„Die Zollfreiheit ist vertragsmäßig für den Eingang aus der Schweiz und Oesterreich-Ungarn ohne Beschränkung auf bestimmte Grenzstrecken und ohne Nachweis eines örtlichen Bedürfnisses' zugestanden.“

---

[45]) R.-T.-Verhandl. 1879 Anl. 403; R.-T. 1884/85 Anl. 156, 252, 359; R.-T.-Verhandl. 1900/03 Anl.-Bd. 4, Anl. 373 u. Verhandl.-Bd. 8 S. 6863 und 6908.

[46]) Nr. 162, 164 und 165. Der Bundesrat ist befugt, für bestimmte Grenzstrecken im Falle eines örtlichen Bedürfnisses die zollfreie Einfuhr von Müllerei-Erzeugnissen — mit Ausnahme von Reisgries und von gewalztem Reis — in Mengen von nicht mehr als 3 kg nicht mit der Post eingehend, für Bewohner des Grenzbezirks nachzulassen.

[47]) R.-T.-Verhandl. 1900/03 Verh.-Bd. 8, S. 6863; Verh.-Bd. 7 S. 5946, 5958, 6054/55; Drucks. 724, 704, 373. Anl.-Bd. 4 u. 7.

Die gleiche Verabredung griff Platz für die Tarifnummer 108 und 109 (Fleisch und Schweinespeck).

Ferner sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit weitere Grenzverkehrserleichterungen vereinbart. So besteht zwischen Deutschland einerseits, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz anderseits Zollfreiheit im Grenzmahlverkehr, im Verkehr mit Holz auf Schneidsägen, im Arzneimittelverkehr, ferner sind noch besondere Zollerleichterungen verabredet für die Bewirtschaftung von Grenzgütern, für den handwerksmäßigen Reparatur- und Bearbeitungsverkehr, für den Grenzverkehr mit Weide-, Zucht- und Arbeitsvieh u. a.[48])

Eine weitere Begünstigung wurde von den Grenzbewohnern, insbesondere von der Holzindustrie für den Bezug von Bau- und Nutzholz verlangt. Gegner dieser Bestrebungen waren die Sägebesitzer des Binnenlandes „da sie infolge dieser Zollbefreiung nicht mehr konkurrenzfähig gegenüber den Sägewerksbesitzern des Grenzbezirks sein würden, die aus den zollfrei bezogenen Rundhölzern mit hohem Schutzzoll belegte Bretter herstellen und diese zum gleich hohen Preis wie die in den binnenländischen Sägewerken hergestellten Bretter verkaufen könnten. Auch eine Entwertung der inländischen Wälder gegenüber den ausländischen würde stattfinden." Durch diese Argumente wurde erreicht, daß die an sich wegen der Schwierigkeit der Versorgung der Grenzbezirksbewohner mit Bau- und Nutzholz als notwendig anerkannte Zollerleichterung auf eine jährliche bestimmte Einfuhrmenge beschränkt wurde.[49])

---

[48]) s. Ziff. 6 der Anl. C zum deutsch-österr. Handelsvertrag vom 6. April 1891 und § 2 Z. 2 der Anl. C zum deutsch-schweizerischen Handelsvertrag vom 10. April 1891, ferner die Uebereinkunft zwischen dem deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn vom 30. September 1882. R.-Ges.-Blatt 1883 S. 39 ff.

[49]) Anmerkung zu Zolltarifnummer 73:

Unbearbeitetes lediglich in der Querrichtung mit Axt oder Säge bearbeitetes Bau- und Nutzholz für den häuslichen oder handwerksmäßigen Bedarf von Bewohnern des Grenzbezirks, sofern es in Traglasten eingeht oder mit Zugtieren gefahren wird, bleibt unter Ueberwachung der Verwendung und mit Beschränkung auf 10 Festmeter in einem Kalenderjahre für jeden Bezugsberechtigten, zollfrei.

R.-T.-Verh. 1884/85 Drucks. 156; R.-T.-Verh. 1900/03 Anl. 373, Anl.-Bd. 4 u. Verh.-Bd. 8 S. 6843.

Zu erwähnen ist schließlich noch eine für die Förderung des Verkehrs mit den Nachbarstaaten wichtige in die Zuständigkeit des Bundesrats gelegte Erleichterung: die Zollbefreiung der zur Ausführung des Baues und zur Betriebseinrichtung von Wechselstationen, sowie zur Besorgung des Betriebsdienstes erforderlichen Gegenstände. Ein diesbezüglicher Gesetzentwurf ging dem Reichstag im Jahre 1886 zu.[50])

Die Veranlassung hiezu gab ein Gesetz vom 25. Mai 1882 in Oesterreich-Ungarn, das die Regierung ermächtigte, anläßlich internationaler Abmachungen Zollbegünstigungen zum Zwecke der Sicherstellung von Eisenbahnverbindungen Nachbarstaaten zu gewähren. Auf Grund dieser Ermächtigung war bereits zwischen Preußen und Sachsen einerseits und Oesterreich-Ungarn anderseits durch Staatsverträge die Bereitwilligkeit der Gewährung solcher Erleichterungen unter der Bedingung der Gegenseitigkeit erklärt worden. Ihre Aufnahme in das Zolltarifgesetz 1895 und 1902 fand ohne besonderen Widerspruch statt.[51])

Schließlich ist hier die Zollfreiheit der Gewichtsmengen von unter 50 Gramm Reingewicht, sowie der Postsendungen

---

[50]) s. Anlage 220 zu den R.-T.-Verh. 1885/6.

[51]) § 8 des Zolltarifgesetzes von 1902:

Der Bundesrat wird ermächtigt, in Fällen, in welchen auf Grund staatlicher Abmachungen Eisenbahnverbindungen zwischen dem deutschen Reiche und einem Nachbarstaate mit einer innerhalb des deutschen Zollgebiets belegenen gemeinschaftlichen Grenz- und Betriebswechselstation hergestellt sind oder künftig hergestellt werden, Zollfreiheit zu gewähren.

1) für die zur Ausführung des Baues und zur Betriebseinrichtung der Wechselstation sowie der zwischen dieser und der Zollgrenze gelegenen Anschlußstrecke erforderlichen Gegenstände, soweit ihre Anschaffung ausländischen Behörden oder ausländischen Bahnunternehmungen obliegt,

2) für die zur Besorgung des von der ausländischen Bahnunternehmung übernommenen Betriebsdienstes, einschließlich der Instandhaltung der Betriebsstation und der Anschlußstrecke, und für alle zu Dienstzwecken der ausländischen Grenzämter erforderlichen Gegenstände,

3) für die Dienstgegenstände und Dienstausrüstungsstücke der innerhalb des deutschen Zollgebietes angestellten Beamten und Bediensteten der ausländischen Eisenbahnverwaltung und der außerdem beteiligten Dienstzweige der Verwaltung des Nachbarstaates. —

vgl. auch Anlage 373 zu den R.-T.-Verhandl. 1900/03, Anl.-Bd. 4, und Anlage 791, Anl.-Bd. 7.

mit einem Rohgewicht bis zu 250 Gramm zu erwähnen. Die Verzollung solcher geringen Mengen würde Belästigungen des Verkehrs sowohl, wie der Zollbehörden mit sich bringen, denen verhältnismäßig geringe Zolleinnahmen gegenüber stehen würden. Für die nach Proben gehandelten Kolonialwaren: Kaffee, Kakao, Zucker, Rohtabak und getrocknete Früchte ist Zollfreiheit bis zu einem Rohgewicht von 350 Gramm zugestanden. (§ 6 Ziff. 10 des Zolltarifgesetzes von 1902.) Diese letztere Vergünstigung ist erst mit dem Gesetz von 1902 eingeführt worden.

Von großem Einfluß auf die Beurteilung des Zollsystems vom Standpunkte der Bequemlichkeit und Bestimmtheit ist die Art der formellen Zollfestsetzung.

Die Zollerhebung setzt eine Warenerklärung des Zollpflichtigen voraus; es besteht die Deklarationspflicht. In der ersten Zollgesetzgebung war in allen Fällen nach Form und Inhalt spezielle Deklaration, das heißt ein bestimmtes Zollangebot beim Grenzzollamte vorgeschrieben.[52]) Die Verkehrsentwicklung machte bald Abweichungen von diesem strengen Grundsatz notwendig. Im Eisenbahn- und Seeverkehr trat an die Stelle der speziellen die generelle Deklaration.[53])

Bei Beratung des Gesetzes von 1869 wurde der Antrag gestellt, daß die Verpflichtung zur Deklaration ganz fortfalle und statt dessen die Ladung dem Zollamt zur Revision vorgeführt werde. Für gewisse Fälle, wenn nämlich der Warenführer Zweifel über die Richtigkeit der über die Ladung sprechenden Papiere hegt, wurde in der Folge diese Erleichterung zugelassen, während deren allgemeine Zulassung im Interesse der Zollsicherheit abgelehnt wurde. (Denkschrift betr. den Entwurf des Zolltarifgesetzes von 1869.)

Durch den Abschluß von Handelsverträgen kann eine Differenzialbehandlung der zu verzollenden Waren je nach deren Herstellungsland bedingt sein. Es wurde daher die Füh-

---

[52]) Ges. und Zollordnung 1837/38, Pochhammer 1838 S. 266 ff.

[53]) Inhalt der generellen Deklaration:

Zahl und Art der geladenen Kolli, allgemeine Bezeichnung der Warengattung, Bruttogewicht der geladenen Waren.

Inhalt der speziellen Deklaration:

Gattung und Menge der Waren nach Benennung und Maßstäben des Tarifs.

rung des Ursprungsnachweises für alle eingehenden Waren bei der Beratung des Zolltarifgesetzes von 1902 gefordert. Die damit verbundenen Umständlichkeiten würden aber den Zoll besonders drückend machen und daher nachteilig einwirken auf den Auslandsverkehr. Es wird daher nur allgemein die Erklärung des Herstellungslandes in der Deklaration verlangt, während über jene Fälle, in welchen der Ursprungsnachweis zu führen ist, der Bundesrat Bestimmung trifft.[54])

Als Ergänzung der bezüglich der Warendeklaration zulässigen Erleichterungen ist die probeweise Nachprüfung dieser Angaben — die probeweise Revision — zugelassen und zwar sowohl bezüglich des Gewichts als auch bezüglich der Klassifizierung und Tarifierung der Waren. (§§ 30, 32 Abs. 2, 41 Abs. 3 VZG.)

Die vollständige Befreiung von der speziellen Revision kann unter Umständen eintreten, wenn der Zollpflichtige zur Entrichtung des höchsten Zollsatzes bereit ist.[55])

Ist die Gewichtsermittlung besonders schwierig durchführbar, so kann das zollpflichtige Gewicht geschätzt werden.

Von großer Wichtigkeit ist die Frage, ob der Zoll nach dem Wert oder nach Gewicht, Stückzahl, Maß bemessen werden soll. (Wertzoll oder spezifischer Zoll.)

Der preußische Zolltarif von 1818 kannte nur spezifische Zölle. Nach dem Vereinszollgesetz geschieht die Erhebung des Zolles nach Gewicht, nach Maß, nach Stückzahl oder nach dem Werte. Es ist also ein gemischtes System vorgesehen. Der

---

[54]) Wegen der einschlägigen Verhandlungen und Beschlüsse, sowie der gesetzlichen Bestimmungen siehe Bundesratsbeschlüsse vom 30. Jan. 1892, 29. Juli 1893, 25. Mai 1894, Zentralblatt für das deutsche Reich 1892 S. 71, 1893 S. 239, 1896 S. 226; Handelsvertrag mit Oesterreich-Ungarn vom 6. Dez. 1891 Art. 3; R.-T.-Verhandl. 1900/03 Anl.-Band 7 Drucks. 704, 745, 746 und Verhandl.-Band S. 6267 ff.; § 3 des Z.-T.-Ges.; § 29 des VZG; § 38 und 39 der EZO.

[55]) § 32 Abs. 2 des VZG.:

Wünscht der Deklarant, daß die Ladung oder ein Teil derselben von der speziellen Revision befreit bleibe, so kann dem Antrag gegen Entrichtung des höchsten Zollsatzes im Tarif entsprochen werden, insofern nicht besonderer Verdacht vorhanden ist, daß eine Umgehung des Stückzolles oder die Uebertretung anderer Landesgesetze beabsichtigt werde.

Zolltarif enthält allerdings nur wenige Wertzölle und zwar eine Art Verbindung zwischen Wert- und Stückzoll für Pferde und einen Wertzoll als Zuschlag für Tabak.

Der Wertzoll, der früher auf Eisenbahnfahrzeugen lag, fiel im Tarif von 1902 weg.

In den Verhandlungen über das Zolltarifgesetz von 1902 wurde der Uebergang zum Wertzollsystem befürwortet, da hiedurch eine gleichmäßige Belastung sämtlicher Tarifstellen trotz der Verschiedenheit ihrer Güte und Preislage, sowie Gleichmäßigkeit der Wirksamkeit der Zölle gewährleistet sei, weil sich diese an die Preisverschiebungen des Weltmarktes anpaßten. Das Hauptargument gegen diesen Antrag war begründet in den Unbequemlichkeiten, die dieses System für den Handel mit sich bringen würde. Durch die damit verbundene Schwierigkeit der Zollermittlung und Gefahr der Zollhinterziehung würden nämlich weitgehende verkehrshindernde Maßnahmen wie Ankaufsrecht der Zollbehörde, Abschätzung durch Schiedsrichter, Einschränkung der Abfertigungsbefugnis auf wenige Zollstellen usw. notwendig.[56])

Bei der Gewichtsverzollung wäre zweifellos für den Handel und Verkehr die Verzollung nach dem Rohgewicht am bequemsten. Das würde indes zu unbilligen Härten führen, da hierbei oft wertlose Verpackungsmaterialien mitverzollt würden. Anderseits würde aber die Ermittlung des Reingewichts der Waren durch Aus- und Umpacken während des Transports große Belästigungen mit sich bringen. Deshalb führte schon die erste Zollgesetzgebung allgemein Tarasätze für die handelsüblichen Umschließungen ein, mittels welcher nach Ermittlung des Rohgewichts das Reingewicht der Waren berechnet wird.[57]) Soll dieses System seine Wirksamkeit voll ausüben, so müssen die handelsüblichen Umschließungen selbst zollfrei bleiben, da deren Verzollung zu endlosen Plackereien und Umständlichkeiten führen würde. Eine allgemeine Regelung war in der alten Zollgesetzgebung nicht erfolgt, sondern die Generalkonferenzen trafen hierüber für einzelne Handelszweige Verabredungen. (III. und IV. Gen.-Konferenz 1838

[56]) R.-T.-Verhandl. 1900/03 Anl. 373.

[57]) Pochhammer 1834 S. 78; Dittmar „der deutsche Zollverein“ S. 60; R.-T.-Verhandl. 1900/03 Anl.-Bd. 4 Anl. 373.

und 1841.) Die erste gesetzliche Bestimmung hierüber wurde im Zolltarifgesetz von 1865 getroffen, (s. Pochhammer 1865) und im § 6 Ziff. 9 des Zolltarifgesetzes von 1902 sowie im § 29 Abs. 7 des V.Z.G. erweitert.[58]) Auch hier fehlte es nicht an Sonderbestrebungen, welche diese allgemeine Zollbefreiung zu hintertreiben bemüht waren.

So wurde von der Juteweberei beantragt, zur Erschwerung der Einfuhr von Jutesäcken diese beim Eingang zu verzollen und beim Wiederausgange nur die Hälfte des Zolles zurückzuzahlen. Dagegen wehrte sich die Exportindustrie, vor allem die Zuckerindustrie. Ferner wurde auf die Schwierigkeit der Festhaltung der Identität der Säcke hingewiesen.[59])

Mit Rücksicht darauf, daß das eingeführte System das am wenigsten verkehrsbelästigende ist, blieben die auf Aenderung desselben abzielenden Vorschläge wirkungslos.[60])

Die Verzollung nur nach dem Rohgewicht der Sendung ist da vorgeschrieben, wo es sich um mit niedrigen Zollsätzen (nicht mehr als 6 ℳ für den dz) belegte oder um solche Waren handelt, welche man wegen ihrer Zerbrechlichkeit, leichten Verderblichkeit oder aus ähnlichen Ursachen nicht auspacken lassen will.

Eine Forderung des Handels ging dahin, daß zur Beschleunigung der Zollabfertigungen die Gewichtsermittlungen

---

[58]) § 6 des Z.T.G.: Zollfrei bleiben:

Umschließungen, sowie Schutzdecken und andere Verpackungsmittel, auch Papprollen und dergleichen, die zum Zwecke der Ausfuhr von Waren eingeführt oder, nachdem sie nachweislich dazu gedient haben, aus dem Auslande wieder zurückgebracht werden.

In ersterem Falle ist der Nachweis der Wiederausfuhr binnen einer angemessenen Frist und, nach Befinden, Sicherstellung des Zolles zu fordern; es kann hiervon abgesehen werden, wenn die Umschließungen usw. gebraucht sind und kein Zweifel darüber besteht, daß sie zur Ausfuhr von Waren bestimmt sind.

§ 29 Abs. 7 d. V. Z. G.:

Es bleibt der Wahl des Zollpflichtigen überlassen, ob er bei Gegenständen, deren Verzollung nach dem Nettogewicht geschieht, die tarifmäßige Tara gelten oder das Nettogewicht, entweder durch Verwiegung der Ware ohne die Tara oder der letzteren allein ermitteln lassen will.

[59]) R.-T.-Verhandl. 1900/03, Anl.-Bd. 7, Drucks. 704 u. 791.

[60]) R.-T.-Verhandl. 1900/03 Verhandl.-Bd. 7 S. 4913 u. S. 6175 ff.

der Zollgüter auch durch die Beamten der Staatseisenbahnen vorgenommen werden dürfen.[61]) Dementsprechend kann nunmehr durch Eisenbahnbeamte das zollpflichtige Gewicht ermittelt werden.[62]) Auch im Privattransitlagerverkehr ist eine solche Erleichterung vorgesehen. Die von den öffentlich angestellten Wiegemeistern ausgestellten Verwiegungs- und Verladebescheinigungen werden von der Zollbehörde übernommen.[63])

In den europäischen Staaten ist man im allgemeinen zum Gewichtszollsystem ähnlich wie in Deutschland übergegangen. Großbritannien kennt keine Wertzölle, während in Frankreich, Italien, Rußland, der Schweiz solche nur auf wenige Waren gelegt sind. Dagegen besteht das Wertzollsystem in Japan und in den Vereinigten Staaten von Amerika.

III. Zollzahlung.

So wichtig es ist, daß die Festsetzung der Zollschuldigkeit möglichst wenig belästigend und zeitraubend durchgeführt wird, so notwendig ist es, daß die Vorschriften bezüglich der Zeit und des Ortes der Zollzahlung, sowie bezüglich der Zahlungsmittel und der Zahlungstechnik sich dem Fortschritt des Wirtschaftslebens anpassen.

Unserer Kreditwirtschaft entsprechend spielt vor allem die Frage des Zollkredits und der mit dessen Gewährung verbundenen besonderen Erleichterungen eine große Rolle.

Der Zoll ist eine Abgabe, welche in der Regel nicht vom Kaufmann (dem Warenimporteur), sondern vom Konsumenten des eingeführten Gegenstandes getragen werden soll. Daraus ergab sich schon frühzeitig das Bestreben, die Zollerhebung möglichst nahe an den Zeitpunkt des Konsums zu verlegen, damit einerseits dem Importeur nicht durch lange Vorauszahlung des Zolles Betriebskapital entzogen, anderseits nicht dem Konsumenten die Ware durch die Verzinsung des vom Importeur im Zolle vorgeschossenen Kapitals ver-

[61]) Jahresbericht der Handelskammer für Schwaben und Neuburg für 1904.

[62]) § 38 und 39 der Eisenbahnzollordnung.

[63]) § 14 der Holzlagerzollordnung, § 13 der Einfuhrscheinordnung, §§ 6 u. 7 der Oelmühlenordnung, § 9 der Getreidelagerordnung.

teuert werde. Es ist also notwendig, daß unter gewissen Umständen vom Staate der fällige Zollbetrag kreditiert wird. Um dies zu ermöglichen, wurden schon von Anfang an Zollämter nicht nur an der Grenze, sondern auch an vielen für Handel und Verkehr wichtigen Orten im Innern des Landes errichtet. Damit ging auch die Durchführung des später zu erwähnenden, für die Zollstundung wichtigen, Begleitzettel- und Begleitscheinverkehrs Hand in Hand.

Der Zollkredit wird in verschiedenen Formen gewährt. Entweder tritt er in der formellen Stundung der Zollgefälle auf oder er ist in gewissen Verkehrseinrichtungen enthalten. In den deutschen Zollvereinigungsverträgen vom 22. März 1833 und vom 8. Juni 1867 war die Erhebung und Verwaltung der gemeinschaftlichen Abgaben jedem Vereinsstaate innerhalb seines Gebietes überlassen und somit auch die Regelung der Zollstundung. Der kredit- und verkehrswirtschaftlichen Entwicklung zur Zeit der ersten Zollgesetzgebung des Zollvereins entsprechend wurde von den einzelnen Vereinsstaaten in der Regel Zollkredit nur Kaufleuten und Fabrikunternehmern gewährt, welche nach ihrer Geschäftsführung als kreditwürdig erschienen und sich entweder am Sitze eines Hauptzollamtes befanden oder, wenn sie an einem anderen Orte bestanden, ein am Sitze eines Hauptzollamtes befindliches kreditwürdiges Handelshaus mit ihrer Vertretung betrauten, auf dessen Konto der Kredit eingetragen wurde.[64]) Auch nach 1869 und nach Errichtung des deutschen Reiches war noch zunächst die Regelung des Zollkredits Sache der Bundesstaaten. Allerdings wurde nun in der Regel die Kreditbewilligung nicht auf die an dem Sitze eines Hauptzollamtes befindlichen Kaufleute usw. beschränkt, sondern auf alle Kaufleute und Gewerbetreibende, die sonst der Zollverwaltung als kreditwürdig erschienen, ausgedehnt.[65]) Erst in dem Zolltarifgesetz von 1902 wurde die Frage der Zollstundung reichsgesetzlich geregelt und der Zollkredit auf eine freiere Grundlage gestellt. Das Gesetz bestimmt, daß die Zölle auf Antrag gegen Sicherheitsleistung für eine

---

[64]) vgl. z. B. Herzogl. Nassauisches Kreditregulativ, Pochhammer 1837.

[65]) vgl. z. B. das Kreditregulativ für Bayern von 1874, Bayr. A. Bl. 1875, S. 181.

Frist von 3 Monaten nach näherer Anordnung des Bundesrats gestundet werden. (§ 12 Abs. 1 des ZTG.)

Bei der Beratung des diesbezüglichen von der Reichs-Regierung dem Reichstag vorgelegten Entwurfs[66]) machten sich Strömungen für, wie gegen die Ausdehnung des Zollkredits bemerkbar. Von einer Seite wurde in der zur Vorberatung eingesetzten Kommission beantragt, die Zollstundung überhaupt aufzuheben und lediglich bei regelmäßig wiederkehrenden Verzollungen für größere Mengen monatliche Zollzahlung gegen Sicherheitsleistung zuzulassen. Der Antrag wurde damit begründet, daß durch die Aufhebung der Zollkredite für alle Waren erhebliche Beträge für den Betriebsfonds der Reichshauptkasse flüssig würden. Außerdem hätte das Großkapital von der Zollstundung größere Vorteile als der kleine Importeur und daher sei die Aufhebung der Zollkredite ein Akt der Gerechtigkeit.

Von anderer Seite wurde dagegen die Erweiterung der Kreditfrist, die im Entwurf der Regierung auf 3 Monate festgesetzt war, auf 6 Monate befürwortet.[67])

Die Reichsregierung stellte den ersteren Antrag gegenüber in Abrede, daß die Reichshauptkasse aus der Barzahlung der Zölle wesentlichen Vorteil ziehen würde, da dann auch die Ueberweisungen an die Bundesstaaten sogleich erfolgen müßten.[68]) Ferner könne man die Kreditierung der Zölle ohne Belästigung des Handels nicht aufheben. Auch in den Reichstagsverhandlungen erhoben sich Stimmen gegen das Abweichen von den Grundsätzen, welche seit Begründung des deutschen Zollvereins im deutschen Zollwesen maßgebend waren. Die deutsche Zollverwaltung habe in der Zollstundung immer dem Rechnung getragen, daß der Kaufmann zugleich eine Rückerstattung des Zolles, der auf der Ware liegt, erst dann er-

---

[66]) Anl. 373 zu den R.-T.-Verhandlungen 1900/03, Anl.-Band 4.

[67]) Drucksache 746 zu den R.-T.-Verh. 1900/03, Anl.-Bd. 7, Antr. Albrecht und Gen.

[68]) Seit 1906 ist hierin eine Aenderung eingetreten. Die aus der Verzollung gewisser Waren (Roggen, Weizen usw.) sich gemäß § 15 des Z. T. G. von 1902 ergebenden Ueberschüsse sind zur Erleichterung der Durchführung einer Witwen- und Waisenversorgung zu verwenden. (§ 15 u. 16 des Z. T. G. von 1902.

halten könne, wenn er die Ware abgesetzt hat.[69]) Diesen Ausführungen schloß sich die Mehrheit des Reichstags an und nahm der Regierungsvorlage entsprechend die Stundungsvorschrift in das Zolltarifgesetz auf. Damit war die formelle Zollstundung für das ganze Reich auf eine gemeinsame Grundlage gestellt und so einer berechtigten Forderung der durch engste wirtschaftliche Beziehungen miteinander verknüpten Handels- und Gewerbskreise der Bundesstaaten Rechnung getragen.

Bei der Wichtigkeit des Kredits im Wirtschaftsleben ist es begreiflich, daß sich um die möglichst ausgedehnte Bewilligung des Zollkredits in den verschiedensten Formen nicht nur im allgemeinen Interesse der deutschen Volkswirtschaft, sondern auch für Sonderinteressen einzelner Wirtschaftszweige heftige Kämpfe entwickelten.

Diese wirtschaftlichen Kämpfe stehen insbesondere im engsten Zusammenhang mit den Zollniederlagen.

Die Zollniederlagen bilden sozusagen ein Ausland im Inland. Sie bestehen in Räumen, in denen mit oder ohne zollamtlichen Verschluß ausländische Waren bis zu ihrer weiteren Bestimmung unverzollt lagern. (§§ 97, 98—104, 105, 107 V. Z.G.) Hierher gehören auch die Zollkonten (fortlaufende Konten), wobei die ausländischen Waren nicht in den unter zollamtlicher Aufsicht stehenden Niederlageräumen gelagert werden, sondern in den Geschäftsräumen der Wareneigentümer, zu deren ständiger Verfügung verbleiben und lediglich buchmäßig festgehalten werden.

In Deutschland schließt sich die Entwicklung der Zollager an die politische und wirtschaftliche Entwicklung an. Da zunächst eine einheitliche gesetzliche Grundlage fehlte, wurden die ersten binnenländischen Lager vom Staat, von Eisenbahnverwaltungen oder von den Städten errichtet. Durch Zollgesetz und Zollordnung von 1836 wurden zur Förderung des unmittelbaren Durchfuhrverkehrs, wie des inneren Verkehrs, öffentliche, unter amtlicher Aufsicht stehende Niederlagen im Innern und an der Grenze, sowie für bestimmte Waren Privatlager vorgesehen.[70])

[69]) Abg. Brömel, R.-T.-Verh. 1900/03, Verhand.-Bd. 7.

[70]) § 8 u. 40 des Ges., § 59, 60, 69 u. 72 der Z.-O.

Das Niederlagerecht war aber beschränkt auf Kaufleute, Spediteure und Fabrikanten, ähnlich den Beschränkungen bei der Gewährung der direkten Zollstundung. (§ 60 der Z. O.) Im Schlußprotokoll zum Zollvereinsvertrag vom 4. April 1853 unter Nr. 4, 2a wurde dann die Einführung von freien Niederlagen (Freilägern) verabredet, in welche im Gegensatz zu den übrigen Zollagern allgemein auch Güter des freien Verkehrs aufgenommen werden dürfen.[71])

In dem Vereinszollgesetz von 1869 wird das Niederlagerecht erweitert zu einem allgemeinen Niederlagerecht, so daß nunmehr den Warenführern allgemein die Benützung der öffentlichen Niederlagen gestattet ist.[72]) Der bleibende Ausschuß des deutschen Handelstages hatte sich zwar für die Aufrechterhaltung der Beschränkung des Niederlagerechtes ausgesprochen, indes entschied sich Bundesrat und Zollparlament dem Entwurfe, sowie einer von Seiten der Vorsteher der Königsberger Kaufmannschaft ausgegangenen Anregung entsprechend, für die Einführung der allgemeinen Niederlagen.[73]) Nach dem Gesetz von 1869 soll die Niederlagefrist für die allgemeinen Niederlagen in der Regel einen Zeitraum von 5 Jahren nicht überschreiten; für die beschränkten Niederlagen und die Privatlager blieb es bei der bisherigen Lagerfrist von 2 Jahren, bezw. 6 Monaten.[74])

Schon nach der Zollordnung von 1836 war gestattet, „in der Niederlage unter Aufsicht der Beamten die Maßregeln zu treffen, welche die Erhaltung der Waren nötig macht und die Waren zu diesem Zwecke umzustürzen, anders zu verpacken, aufzufüllen; ferner eine Bearbeitung der lagernden Waren für andere als den genannten Zweck nach örtlichem Bedürfnis besonders zu genehmigen.[75])

---

[71]) Freiläger im Sinne des § 107 des V. Z. G. sind die Freibezirke der Städte Bremen, Bracke, Stettin, Danzig, Altona. Diese sind nicht zu verwechseln mit den Freihafenbezirken (Hamburg, Bremerhaven, Geestemünde). Letztere sind wirkliches Zollausland. Die Freibezirke sind zwar ebenfalls von der Zollkontrolle frei, jedoch sind über die dort lagernden Waren kaufmännische Bücher zu führen, deren Einsichtnahme der Zollbehörde zusteht.

[72]) § 98 V. Z. G. von 1869.

[73]) Denkschrift zum Gesetz von 1869.

[74]) § 105 des VZG u. § 29 des Niederl.-Regulativs.

[75]) § 63 Z. O.

Nach dem Zollgesetz von 1869 tritt auch hierin eine weitere Erleichterung ein, indem die beliebige Umpackung und Teilung der Waren zugelassen ist.[76]) Die damit dem Handel gewährte Beweglichkeit im Güterverkehr erhielt um so größere Bedeutung dadurch, daß nach dem Zollgesetz von 1869, entsprechend dem § 5 der am 18. Mai 1868 zwischen den Vereinsstaaten vereinbarten Novelle, das Auslagerungsgewicht zur Grundlage der Verzollung und weiteren Abfertigung dient, während nach der Zollordnung von 1836 der Zoll in der Regel nach dem beim Eingange ermittelten Gewicht zu bemessen war.[77])

Durch die Einrichtung der Niederlagen wird die Bewegungsfreiheit und Konkurrenzfähigkeit des Handels erhöht. Die Waren können zu jeder Zeit ohne Zollentrichtung eingeführt und auf Lager gehalten werden, ohne daß der Zoll früher zu zahlen ist, als bei dem Uebergang der Ware in den freien Verkehr. Dabei können die niedergelegten Werte während der Lagerung mobilisiert werden durch die Verpfändung oder die Uebertragung der Ware. Bei Gewährung von Zoll- und Steuerkredit kann auch der Staat von der Verpfändbarkeit der lagernden Waren Gebrauch machen. (§ 19 der Reichsabgabenstundungsordnung für Bayern). Die Verpfändung lagernder Waren an Private ist im Bürgerlichen Gesetzbuch geregelt.[78]) Die Uebertragung von Rechten an dem lagernden Gute kann durch Indossament auf dem Lagerschein bewirkt werden. (§ 424 des Handelsgesetzbuches.) Durch die

[76] § 107 V.Z.G. von 1869.

[77]) § 45 Z.O.

[78]) Hier ist insbes. § 1205 Abs. 2 B.G.B. einschlägig: „Die Uebergabe einer im mittelbaren Besitz des Eigentümers befindlichen Sache kann dadurch ersetzt werden, daß der Eigentümer den mittelbaren Besitz auf den Pfandgläubiger überträgt und die Verpfändung dem Besitzer anzeigt."

Dieses private dingliche Recht am Zollgute wird durch das im § 14 V.Z.G. erklärte Bestehen des staatlichen Rechtes am Zollgute — einem öffentlichen dinglichen Recht — nicht ausgeschlossen, da letzteres nicht auf die Aneignung des privatwirtschaftlichen Wertes der Sache gerichtet ist, sondern auf die Sicherung der öffentlich-rechtlichen Abgabepflicht. (Trautvetter, Commentar z. d. Zoll- u. Steuergesetzen. S. 32.)

Niederlagen wird die Macht der durch das Hochschutzzollsystem begünstigten Kartelle und Syndikate auf unsere Fertigindustrie herabgemindert und insbesondere die Konkurrenzfähigkeit der Exprotindustrie erhöht, indem der Industrie hiedurch die Ausnützung der Weltmarktkonjunktur beim Einkauf von Rohstoffen und Halbfabrikaten ermöglicht wird.

Uebersicht über den deutschen Zoll-Niederlageverkehr in den Jahren 1909—1913.

Jahr	Gesamteinfuhr in d. deutsche Wirtschaftsgebiet	Einfuhr auf Niederlagen und Konten	Prozentverhältnis der Einfuhr auf Niederlagen (Sp. 3) zur Gesamteinfuhr (Sp. 2	Abgang v. Niederlagen und Konten	Prozentverhältnis des Abgangs von Niederlagen (Sp. 5) zur Gesamteinfuhr (Sp. 2)
	dz	dz	Prozent	dz	Prozent
1	2	3	4	5	6
1909	645 674 539	65 252 447	10	63 451 114	9,8
1910	657 799 809	65 392 345	9,9	65 938 909	10,2
1911	697 002 078	72 343 030	10,3	75 058 330	10,8
1912	730 749 591	79 588 360	10,9	76 918 667	10,5
1913	746 564 828	77 586 184	10,4	76 384 863	10,2

(Aus Heft III u. IV der Statistik des deutschen Reiches. Auswärtiger Handel". Jahrgänge 1909—1913.)

In Spalte 2 ist die Gesamteinfuhr in das deutsche Wirtschaftsgebiet angegeben. Das deutsche Wirtschaftsgebiet im Sinne dieser Statistik umfaßt das deutsche Reich ohne Helgoland und die badischen Zollausschlüsse, ferner das Großherzogtum Luxemburg und die österreichischen Gemeinden Jungholz und Mittelberg. (Zollanschlüsse.)

Die Spalten 4 und 6 zeigen, daß der Anteil des Niederlageverkehrs am Gesamtverkehr ziemlich gleichbleibend ungefähr 10 vom Hundert beträgt. Von den aus den Niederlagen gehenden Waren gehen ungefähr 73% in den freien Verkehr des Zollinlandes über, während ungefähr 27% derselben wieder ausgeführt werden.

Von dieser letzteren Menge trifft wieder ungefähr 1/4 auf Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Hülsenfrüchte, Raps und Rübsen.

So wurden im Jahre 1909:
3 515 415 dz der genannten Waren

und 1913:

4 410 261 dz von Niederlagen ausgeführt.

Ein ähnliches Verhältnis ergibt sich auch beim Vergleich der Gesamteinfuhr auf Niederlagen (Sp. 3) mit der Einfuhr der vorbezeichneten Waren (Getreide) auf Niederlagen.

Es wurden von diesen Waren auf Niederlagen gebracht:
1909: 13 033 947 dz
1913: 16 578 008 dz
oder 26,2 bezw. 27,8 vom Hundert der Einfuhr nach Spalte 3.

War schon zur Zeit der freihändlerischen Zollpolitik in Deutschland, als die Zölle niedrig waren, das Bestreben des Handels darauf gerichtet, durch Erlangung von Zollniederlagen (Privatlagern) die Wirkungen des Zolltarifs entweder ganz zu beseitigen oder zu mildern, so mußte dieses Bestreben mit dem Einsetzen einer Schutzzollpolitik mit hohem Zolltarif, insbesondere in jenen Handelskreisen um so lebhafter werden, deren Handelswaren am meisten durch eine Zollerhöhung betroffen wurden.

Deutschlands Zollpolitik war bis in die siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hinein auf überwiegend freihändlerischer Grundlage aufgebaut. Der Getreidezoll, der bis 1866 nur gering war, wurde in diesem Jahre ganz aufgehoben.

Zu dieser Zeit begannen aber die fremden Getreide produzierenden Länder, — vor allem die Vereinigten Staaten von Amerika, dann auch Galizien, Polen, Ungarn, Rumänien, das südliche Rußland — mit ihrem unter den günstigsten Produktionsbedingungen erzeugten Getreide den europäischen Markt zu überschwemmen. Dem deutschen Getreide wurde nicht nur ein großer Teil seines Auslandsmarktes weggenommen; auch auf dem Inlandmarkt gewann das fremde Getreide, begünstigt durch die Zollfreiheit, mehr und mehr Boden.

Da erhob sich der Ruf nach dem Schutz der deutschen Landwirtschaft. Es begann eine Schutzzollpolitik im Interesse einzelner großer Wirtschaftsgruppen. (1879.) Durch die Einführung eines entsprechend hohen Getreidezolles sollte ver-

hütet werden, daß Deutschland der Ablagerungsplatz der Ueberproduktion des Auslandes werde.[79])

Zu dieser von den Hauptinteressenten an der Einführung des Getreidezolles, den Großgrundbesitzern des Ostens und Nordostens, vorgebrachten Begründung fügte die Regierung eine weitere finanzpolitischer Art hinzu, indem sie auf die Notwendigkeit hinwies, dem Reiche eigene Einnahmequellen zu verschaffen und die Steuerpflichtigen von den direkten Steuern zu entlasten.

Trotz der gegen die Einführung der Getreidezölle gerichteten Angriffe aus industriellen, wie auch aus landwirtschaftlichen Kreisen, wobei insbesondere die zu befürchtende Preissteigerung der Lebensmittel und die Verteuerung der Produktion als Argumente dienten, wurde 1879 ein Zoll von 1 ℳ pro dz auf Roggen, Weizen, Hafer, von 0,50 ℳ pro dz auf Gerste, Mais usw., von 2 ℳ pro dz auf Mühlenfabrikate eingeführt, der in den Jahren 1885, 1887 beträchtlich erhöht, unter Caprivi 1891 sodann etwas erniedrigt wurde um im Z. T. G. von 1902 auf eine Höhe von ℳ 7,50, bezw. 7 ℳ pro dz für Getreide, 5 ℳ pro dz für Mais usw., 18,75 ℳ pro dz für Mühlenfabrikate getrieben zu werden unter gleichzeitiger Festsetzung eines hohen Minimalzolls für die Handelsverträge.

Der Getreidegroßhandel und das Großmüllereigewerbe, beide auf den internationalen Transithandel angewiesen, sahen sich durch die Einführung der Zollpflicht auf Getreide in ihrer Existenz bedroht und so suchten sie, den Zoll für diesen Handel unwirksam zu machen. Zu diesem Zwecke verlangten sie die Einführung von Privattransitlagern.

Der Getreidetransithandel konzentrierte sich im wesentlichen in den Seeplätzen der Ostsee. Bezüglich des Handels dieser Plätze sagte der Abgeordnete Bennigsen in der 39. Reichstagssitzung der II. Session 1879:

„Wenn es nicht gelingt, künftig eine Einrichtung zu treffen, wonach Getreide und ebenso Holz — wenn es aus Rußland hereinkommt und der Zoll entweder bezahlt oder notiert ist —, daß dieses Getreide, falls es nicht in der Provinz bleiben, sondern dann zunächst wieder exportiert werden soll,

---

[79]) s. Aktenstück 132 zu den Stenogr. Ber. des R.-T. 1879, 4. Leg.-Per. II. Sess.

diesen Zoll nicht bezahlt oder wieder zurückerhält, dann würde ein schweres Unrecht gegen diese Handelsplätze geschehen. Und ich bin der Meinung, es muß Mittel geben, wodurch der ganze Handel möglichst wenig gestört, die Identität bei Getreide oder Holz nicht festgehalten wird, Mischungen oder sonstige Operationen mit diesen Waren in Niederlagen gestattet werden, so daß mit einem Worte für den durchgehenden Verkehr ohne Feststellung der Identität ermöglicht wird, daß Zölle nicht bezahlt oder erstattet werden."

Insbesondere in Königsberg und Danzig fürchtete man, daß ein dort zu hoher Blüte gelangter Geschäftszweig, der Vertrieb von Mischungen ausländischen und inländischen Getreides nach dem Ausland durch die infolge des Zolles zu erwartende Steigerung des Preises des Inlandgetreides über den Weltmarktpreis geschädigt werden würde. Um diesen Verkehr und den Durchfuhrhandel mit Getreide überhaupt auch nach Einführung der Zölle in alter Weise zu erhalten, wurden dem Reichstage eine Anzahl von Anträgen vorgelegt, welche dieses Ziel auf dem Wege eines mehr oder weniger weitgehenden Verzichtes auf die Festhaltung der Identität des aus dem Ausland eingehenden und des ausgeführten Getreides erreichen wollten.[80])

In Anerkennung der großen Bedeutung des Getreidetransithandels wurde von der zur Vorberatung des Regierungsentwurfs zum Zolltarifgesetz 1879 eingesetzten Kommission die Einführung von Transitlagern ohne amtlichen Mitverschluß für Getreide vorgeschlagen, in denen die Behandlung und Umpackung der Waren unbeschränkt und ohne Anmeldung und die Mischung mit inländischen Waren zulässig sein sollte. Bei der Ausfuhr der gemischten Waren sollte der in der Mischung enthaltene Prozentsatz von ausländischer Ware als die zollfreie Menge der Durchfuhr angesehen werden.[81])

Schon in der genannten Kommission waren die Gegensätze zwischen Nord und Süd in dieser Frage zu Tage getreten. Die Vertreter der Landwirte des Ostens waren sich einig da-

---

[80]) Aktenstücke 190, 191, 192, 194 zu den stenogr. Ber. des R.-T. 1879; ferner Verhandlungen 1879 S. 1430 ff.

[81]) Stenogr. Ber. des R.-T. 1879; Aktenstücke 362; Verhandlungen S. 2163 ff.

rüber, daß sich die Förderung und Erhaltung des Transitlagerverkehrs auch mit ihren Interessen decke. Denn der im Nordosten gebaute Weizen bedarf, um marktgängig zu werden, wegen seiner Kleberarmut der Vermischung mit kleberreichen ausländischen Weizenarten.

Die süddeutschen Landwirte aber befürchteten durch die Konzentration des Getreidehandels in den Transitlagern eine ihnen schädliche Beeinflussung der Absatz- und Preisverhältnisse.

Die Kommission entschied zu Gunsten des Ostens, während der Reichstag auch das allgemeine Interesse berücksichtigte. Er unterschied zwischen reinen Transitlagern, d. h. solchen, in denen lediglich zur Ausfuhr in das Ausland bestimmte ausländische Waren lagern und gemischten Transitlagern, d. h. solchen, deren Bestände an ausländischen Waren teils zum Absatz nach dem Inland, teils nach dem Ausland bestimmt sind. Nur die ersteren dürften — da lediglich dem Durchfuhrverkehr dienend — obligatorisch eingeführt werden, während die Genehmigung der letzteren wegen ihrer Konkurrenz mit der Landwirtschaft des Inlandes nur im Bedarfsfalle da erteilt werden sollten, wo der Transit durch ihre Nichtgewährung gestört würde.[82])

---

[82]) Aktenstücke 372 u. 362 zu den R.-T.-Verhandlungen 1879; 4. Leg.-Per. II. Seff.

Entwurf der Kommission: (Aktenstück 362; R.-T. 1879, 4. Leg.-Per. II. Seff.)

I. 1. Für die in Nummer 9a—f des Tarifs aufgeführten Waren (d. i. Getreide usw.) werden Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß, in welchen die Behandlung und Umpackung der Waren uneingeschränkt und ohne Anmeldung und die Mischung derselben mit inländischen Waren zulässig ist, mit der Maßgabe bewilligt, daß bei der Ausfuhr dieser gemischten Waren der in der Mischung enthaltene Prozentsatz von ausländischer Ware als die zollfreie Menge der Durchfuhr anzusehen ist.

2. Eine gleiche Erleichterung wird für die Mühlenfabrikate ausländische Getreide nach dem Prozentratz des zur Her- der Eingangszoll für das ausländische Getreide nach dem Prozentsatz des zur Herstellung des Fabrikats zur Verwendung gelangten ausländischen Getreides nachgelassen wird und zwar unter der Annahme, daß 75 Gewichtsteile an Mehl, 100 Gewichtsteile an Getreide entsprechend gelten. ......

Wie der Getreidegroßhandel so strebte auch die Großmühlenindustrie nach Transitlagern.

Die Großmühlen in Schleswig, Stettin, Westfalen, am Rhein machten geltend, daß sie bei ihrem großen Bedarf an Getreide auf den Bezug desselben aus dem Ausland angewiesen seien.

Zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Ausland sei es aber notwendig, daß sie das ausländische Getreide zum Weltmarktpreis erhielten. Das könne durch die Gewährung von Transitlagern erreicht werden.

Den gegen diese Forderung auftretenden Vertretern der Kleinmühlen wurde vorgehalten, daß durch die Nichtgewährung der angestrebten Erleichterung die Großmühlen gezwungen würden, sich auf den Absatz im Inland zu verlegen, wozu die Konkurrenz der großen Mehlindustrie des Auslandes käme, so daß Kleinmühlen bei ihrem teureren Betriebe kon-

---

II. Die Fassung des Gesetzes von 1879, entsprechend dem Antrag Varnbühler (Aktenstück 372, R.-T.-Verhandl. 1879, 4. Leg.-Per., 2. Sess.)

1. Für die in Nummer 9 des Tarifs aufgeführten Waren (d. i. Getreide usw.), wenn sie ausschließlich zum Absatz ins Zollausland bestimmt sind, werden Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß, in welchen die Behandlung und Umpackung der gelagerten Ware uneingeschränkt und ohne Anmeldung und die Mischung derselben mit inländischer Ware zulässig ist, mit der Maßgabe bewilligt, daß bei der Ausfuhr dieser gemischten Ware der in der Mischung enthaltene Prozentsatz von ausländischer Ware als die zollfreie Menge der Durchfuhr anzusehen ist. Für Waren der bezeichneten Art, welche zum Absatz entweder in das Zollausland oder in das Zollinland bestimmt sind, können solche Transitlager bewilligt werden.

2. (hier nicht einschlägig.)

3. Für Mühlenfabrikate (Nr. 25q 2 des Tarifs) werden Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß gewährt mit der Maßgabe, daß bei der Ausfuhr der Einfuhrzoll für das ausländische Getreide nach dem Prozentsatz des zur Herstellung des Fabrikats zur Verwendung gelangten ausländischen Getreides nachgelassen wird. Dabei soll für die bescheinigte Ausfuhr an Mehl eine dem Ausbeuteverhältnis entsprechende Gewichtsmenge an ausländischem Getreide zollfrei gelassen werden. Ueber das in Rechnung zu stellende Ausbeuteverhältnis trifft der Bundesrat Bestimmung.

kurrenzunfähig würden. Die Landwirtschaft wurde, bei dieser Gelegenheit ebenso wie später bei der Begründung der auf die Aufhebung des Identitätsnachweises gerichteten Forderungen darauf hingewiesen, daß sie in den Müllereiabfällen wertvolle Futtermittel zu billigem Preise erhalten werde und daß durch die Ermöglichung der Vermischung mit Auslandmehl deutsches Mehl und damit auch deutsches Getreide exportfähig würde.

Mit dem im Gesetze von 1879 Erreichten waren die Interessenten von Anfang an nicht zufrieden gestellt. Die zollfreie Menge der Durchfuhr war noch auf den Prozentsatz der in der Mischung enthaltenen ausländischen Ware beschränkt und damit in gewissem Grade die Identität des ausländischen Getreides gewahrt. Diese Beschränkung aber hemmte noch die Bewegungsfreiheit der Exportgewerbe. Und so gingen schon im Jahre 1880 und in den folgenden Sessionen bei dem Reichstage Anträge ein, welche die Aufhebung des Identitätsnachweises bezweckten.[83])

Zur Begründung wurde als allgemeiner wirtschaftlicher Vorteil insbesondere der mit dem Mehlexportgeschäft für Deutschland verbundene Handelsgewinn, der Mühlenindustriegewinn und der Transportgewinn angeführt.

Ferner wurde das mit der Erhaltung des Großmüllereigewerbes zusammenhängende Wohl der in diesem Gewerbe beschäftigten zahlreichen Arbeiter betont. Die Mühlenindustrie machte außerdem geltend, daß bei dem bestehenden Gesetze die Vergütung des Eingangszolles für das bei der Herstellung von Mühlenfabrikaten verwendete Getreide unzulänglich und dadurch eine Notlage entstanden sei, die nur durch Aufhebung des Identitätsnachweises behoben werden könne.

Die Regierung und sämtliche Parteien waren sich darüber einig, das die Behebung der Notlage dieses sowohl für die Volksernährung, wie für die Landwirtschaft, Industrie und Handel so wichtigen Gewerbes eine Notwendigkeit sei. Die Gegner der Aufhebung des Identitätsnachweises hoben

[83]) Aktenstück 93, 109, 117, R.-T. 1880, 4. Leg.-Per., III. Sess. Verhandl. des R.-T. 1880, 4. Leg.-Per., III. Sess. 31. Sitzung; R.-T.-Verhandl. 1882/83, 5. Leg.-Per. II. Sess., Drucks. Nr. 8 u. R.-T.-Verh. 1884/85 Drucks. 398 u. 420; R.-T.-Verhandl. 1887, Drucks. 199.

lediglich ihren prinzipiellen Standpunkt hervor, stimmten aber im vorliegenden Falle auch für die Regierungsvorlage.[84])

Für Mühlen wurde der Nachweis der Identität in der II. Session des Reichstags 1882/83 mit der Maßgabe erlassen, daß soviel ausländisches Getreide in die Mühlen zollfrei eingeführt werden durfte, als von denselben Stellen an Mehl zur Ausfuhr gelangte. Es blieb also lediglich die Identität der Mühlen aufrecht erhalten.[85])

Den Bestrebungen, auch für den Getreidedurchfuhrhandel die gleiche Erleichterung zu erlangen, treten sowohl gewisse, eine Monopolisierung des Getreidedurchfuhrhandels befürchtende Handelskreise als auch ein großer Teil der deutschen Landwirtschaft — insbesondere die süddeutsche — entgegen. Eine 1887 zwischen Getreidehandel und Landwirtschaft zustande gekommene Einigung führte wegen des Widerstandes der Regierung nicht zu dem vom Getreidehandel erstrebten Ziele.[86])

Dieses wurde erst erreicht anläßlich des Abschlusses des Handelsvertrages mit Rußland 1894.

Seit 1879 war es das Bestreben der Regierung, einen Zolltarif mit hohen autonomen Zollsätzen zu schaffen. Teils lag diesem Streben die merkantilistische Ansicht zugrunde, daß durch hohe Zölle die fremde Einfuhr abgehalten, gleichzeitig aber das Ausland gezwungen werden könne, Deutschland günstige Verkaufsbedingungen zu gewähren, teils sollte ein solcher Zolltarif eine günstige Grundlage für den Abschluß von Handelsverträgen bilden. Nach anfänglichen Repressalien des Auslandes (namentlich seitens der Vereinigten Staaten von Amerika, Rußlands und Oesterreich-Ungarns) kam es 1891/93 doch zu Handels- und Meistbegünstigungsverträgen zwischen Deutschland und den meisten fremden Staaten.[87]) Dem Abschluß

---

[84]) vgl. R.-T.-Verhandl. am 9. Mai 1882.

[85]) Antrag Stollberg, Aktenstücke 109, 4. Leg.-Per., III. Sess. R.-S. 1880: Aktenstück 8, 5. Leg.-Per., II. Sess. R.-T. 1882/83; Ges. vom 23. Juni 1882.

[86]) Drucks. des R.-T. 1887/88, II. Sess., Nr. 102, 164, 197 und die Verhandlungen dieser Session S. 187/8, 931 ff., 1256 ff., 1267 ff.

[87]) Handelsverträge mit Oesterreich-Ungarn, Italien, der Schweiz, Belgien (Dezember 1891), mit Serbien, Rumänien, Spanien (1893); mit den Vereinigten Staaten von Amerika entstand ein Meistbegünstigungsverhältnis (Handelsabkommen vom 11. Juli 1900).

eines Vertrages mit Rußland standen die Sonderinteressen der ostelbischen Großgrundbesitzer, die sich im Februar 1893 zum Bund der Landwirte zusammengeschlossen hatten, entgegen. Es kam 1893 zum Zollkrieg zwischen Deutschland und Rußland. Auf beiden Seiten erkannte man aber alsbald, daß eine wirtschaftliche Isolierung beiden Teilen nachteilig sei und so kam im Februar 1894 der deutsch-russische Handelsvertrag zustande. Der Bund der Landwirte erhielt als Kompensation für die Getreidezollherabsetzung die Aufhebung des Identitätsnachweises für Getreide.

Die Regierung gab einen diesbezüglichen Gesetzentwurf an den Bundesrat, der den Forderungen des Getreidehandels entsprach.[88])

Der Identitätsnachweis für ausländisches Getreide in Transitlagern wurde vollständig aufgehoben und damit insbesondere den ostelbischen Landwirten eine versteckte Ausfuhrvergütung gewährt. Der Reichstag nahm die Regierungsvorlage als Gesetz mit Wirkung vom 1. Mai 1894 ab an.[89])

Es sei hier kurz einiges über die Handelsverträge erwähnt.[90]) Der durch Herabsetzung der Zollsätze ermöglichte Abschluß der Handelsverträge (1891—1894), Caprivis „rettende Tat", bedeutete eine Abkehr der deutschen Handelspolitik von dem Hochschutzzollsystem. Die Folge war eine riesige Zunahme des deutschen Wohlstandes während der Gültigkeit dieser Verträge (1905). Deutschland überflügelt das hochschutzzöllnerische Frankreich und wird die nächste Handelsmacht nach Großbritannien.

Indes begannen die agrarischen und industriellen Schutzzöllner alsbald mit Erfolg ihren Kampf gegen die Caprivischen Handelsverträge mit der Losung: „Schutz der nationalen Arbeit". Am 14. Dezember 1903 kam ein neuer Zolltarif zur Annahme mit erhöhten autonomen Zollsätzen und Minimalzollsätzen. Dieser Tarif diente den neuen Handelsverträgen von 1905 als Grundlage. Den erhöhten deutschen Zollsätzen

---

88) vgl. R.-T. 1893/94 II. Seff. Druckf. 209.

89) Verhandlungen des R.-T. 1893/94, S. 1641 ff, 1712 ff, 1847 ff.

90) Handelsverträge mit Rußland, Oesterreich-Ungarn, Rumänien, Serbien, Italien, der Schweiz und Belgien 1905.

stellte das Ausland ebenfalls erhöhte Zollsätze gegenüber. Der Erfolg dürfte neben andern volkswirtschaftlichen Nachteilen (Kartellbildung, Verteuerung der Lebenshaltung mit ihren Folgen, wie Rückgang der Bevölkerungszunahme usw.) gegenseitige Verteuerung der Produktionskosten und gegenseitige Bekämpfung durch Retorsionsmaßnahmen sein.

Für Mühlenfabrikate waren Privattransitlager nicht bewilligt worden. Dagegen wurden den Mühlen und Mälzereien Mühlenkonten zugestanden mit der Maßgabe, daß der Eingangszoll für eine der Ausfuhr entsprechende Menge des zur Mühle oder zur Mälzerei gebrachten Getreides nachgelassen werden sollte. Zugleich wurde als weitere Kompensation für die Herabsetzung des Getreidezolles, für Getreide usw., sowie für Mühlen- und Mälzereifabrikate das Einfuhrscheinsystem eingeführt. Es werden bei der Ausfuhr von Getreide usw. Scheine erteilt, welche zur zollfreien Einfuhr einer dem Zollwerte der ausgeführten Ware entsprechenden Menge ausländischen Getreides usw. berechtigen.

Dieses System, das wegen seines engen Zusammenhanges mit der Einrichtung der Transitlager hier erwähnt werden soll, erhöht die Bewegungsfreiheit des Handels in An- und Verkauf, sowie in der Behandlung des Getreides im Inland.[91]) Der Warenimporteur muß zwar bei der Einfuhr der Ware in den freien Verkehr den Eingangszoll begleichen. Aber einmal kann er diesen Zoll mit einem Einfuhrschein bezahlen, den er bei der Ausfuhr von Getreide gleichsam als Exportprämie erhielt, sodann ist er, obwohl er die Ware zur freien Verfügung hat, jederzeit in der Lage, sie wieder zollfrei auszuführen, da er den seinerzeit erlegten Zollbetrag in Form eines Einfuhrscheines wieder zurückerhält. Dadurch ferner, daß der

---

[91]) Ueber die Einfuhrscheine bestimmt § 11 des Z. T. G.:

„Bei der Ausfuhr von Roggen, Weizen Spelz, Gerste, Hafer, Buchweizen, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsen aus dem freien Verkehr des Zollgebietes werden, wenn die ausgeführte Menge wenigstens 5 dz beträgt, auf Antrag des Warenführers Bescheinigungen (Einfuhrscheine) erteilt, die den Inhaber berechtigen, innerhalb einer vom Bundesrat auf längstens 6 Monate zu bemessenden Frist eine dem Zollwerte der Einfuhrscheine entsprechende Menge einer der vorgenannten Waren ohne Zollentrichtung einzuführen.“ „Den Inhabern von Mühlen oder Mälzereien werden bei der Ausfuhr der Erzeugnisse Einfuhrscheine über eine entsprechende Menge Getreide oder Hülsenfrüchte erteilt.“

Einfuhrschein von den Banken diskontiert wird, ist er ein wertvolles Kreditmittel. Die wirtschaftliche Bedeutung der Einfuhrscheine wird in einigen später folgenden Tabellen über den Einfuhrscheinverkehr gezeigt.

Die reinen Transitlager werden von allen wirtschaftlichen Kreisen als notwendig für den Durchfuhrhandel anerkannt. Umso heftiger sind die Angriffe, welche sich gegen die gemischten Transitlager richten. Bei Beratung des Zolltarifgesetzes von 1902 wurde im Reichstag von Seite der Vertreter der Landwirtschaft die Aufhebung der gemischten Getreidetransitlager gefordert unter Hinweis darauf, daß diese durch die zinsfreie Lagerung großer Bestände ausländischen Getreides die Preisbildung zu Ungunsten der Landwirtschaft beeinflussen könnten. Es bestehe nach der Einführung der Einfuhrscheine und der Aufhebung des Identitätsnachweises das Bedürfnis nach solchen Lagern auch für den Transithandel nicht mehr, da nun der Handel die notwendige Vermischung des inländischen Getreides mit ausländischem Getreide ohne Verlust im freien Verkehr vornehmen könne. Die reinen Transitlager in Verbindung mit dem Einfuhrscheinsystem könnten als voller Ersatz für die gemischten Transitlager gelten.

Von den Vertretern der Handelsinteressen wurde das bestritten. Die reinen Transitlager könnten nur teilweise als Ersatz dienen, weil die Einfuhrscheine nur für marktgängige Waren erteilt würden, so daß der Händler in der Auswahl seiner Ware beschränkt sei. Auch die sofortige Gültigkeit der Einfuhrscheine sei nicht geeignet, genügenden Ausgleich für den Nachteil zu schaffen, der darin bestehe, daß durch die sofortige Verzollung der Ware an der Grenze ein großer Kapitalaufwand zur Verzollung nötig oder daß der Händler bei der Verbringung des Getreides in reine Transitlager in seiner Verfügungsfreiheit beschränkt werde. Ferner wurde darauf aufmerksam gemacht, daß auch nach Aufhebung der gemischten Transitlager die Preisbeeinflussung durch große Lagerbestände nach wie vor dadurch möglich sei, daß der Umschlagverkehr dann einfach im Ausland an einem Orte nahe der Grenze stattfinden würde. Des weiteren wurde als besonders ausschlaggebend zu Gunsten der gemischten Lager angeführt, daß sie mit ihren Getreidevorräten für den Fall des Eintritts außergewöhnlicher Ereignisse von allergrößter Bedeutung seien.

Demgegenüber kam die Regierung den Forderungen der Landwirtschaft und des Kleinmüllereigewerbes insoweit entgegen, als sie in ihrem Entwurf die Genehmigung gemischter Getreidetransitlager im Einzelfalle von der Bewilligung des Bundesrats abhängig machte und außerdem zum Zollstundungsparagraphen 12 des Zolltarifgesetzes einen Zusatz beantragte, in dem durch Aufhebung der zinsfreien Lagerung die Anhäufung von ausländischem Getreide im Inland erschwert und die mißbräuchliche Ausnützung der Getreidetransitlager verhindert werden sollte. Eine vollständige Aufhebung der gemischten Transitlager aber wurde von Seite der Regierung im Interesse des Handels für nicht durchführbar erklärt.[92]) Ferner wurde von der Regierung nachgewiesen, daß der seinerzeit befürchtete Preisdruck durch die genannten Lager nicht eingetreten sei, was sich aus dem hohen Preisstand an den mit Lagern ausgestatteten Orten Süddeutschlands (Lindau, München, Mannheim) ergebe.[92]) Das Gleiche wurde von einem, den Standpunkt der Regierung vertretenden Mitglied der zur Vorberatung des Gesetzentwurfs eingesetzten Kommission von den Lagern im Osten Deutschlands konstatiert.

Die vorerwähnte, von der Regierung beantragte Ausnahmebestimmung im Zollstundungsparagraphen[93]) stieß in den Handelskreisen auf heftigen Widerstand.

So äußerte sich die Handelskammer von Oberbayern in Unterstützung einer Petition des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft Königsberg seinerzeit zu dem Entwurf folgendermaßen:

..... „Indem der Entwurf für die unentbehrlichen Getreidebezüge nach dem Inland ein anderes Recht statuiert, als

---

[92]) R.-T.-Drucksachen 1900/03, Anl. 704, Anl.-Bd. 7.

[93]) § 12 Abs. 2 des Z. T. G. von 1902:

Von der Stundung ausgenommen sind die Zölle für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps und Rübsen, sowie für die daraus hergestellten Müllerei- und Mälzereierzeugnisse. Im Falle der Aufnahme dieser Waren in ein Zollager (öffentliche Niederlage oder Privatlager mit oder ohne amtlichen Mitverschluß) sind bei der Ueberführung der Waren in den freien Verkehr die zu entrichtenden Zollgefälle für die Dauer der Lagerung mit vier vom Hundert nach den vom Bundesrate zu erlassenden Vorschriften zu verzinsen.

für alle übrigen zur Einfuhr kommenden Waren, schafft er eine Ungleichheit und damit eine Ungerechtigkeit für diejenigen wirtschaftlichen Kreise, welche dem Inlande das von demselben benötigte und daher nicht entbehrliche Quantum ausländischer Brotfrucht zuführen und sichern wollen. Diese Sicherung war gerade durch die Einlagerung des Getreides in die gemischten Transitlager geschaffen."

Außerdem wurde auf die durch solche Maßnahmen veranlaßte Abwanderung der Handelsunternehmungen und Lagereien nach dem Ausland und auf die sozialen Folgen durch Entlassung der Lagerarbeiter, sowie auf die durch die Unterbindung des Lagerverkehrs in Frage gestellte Versorgung des Inlandes im Falle eines Krieges hingewiesen. Die Mehrheit des Reichstages stimmte indes der Regierungsvorlage zu, so daß also nach dem Gesetze vom 25. Dezember 1902, das noch heute in Geltung ist, die gemischten Transitlager für Getreide nur im nachgewiesenen Bedarfsfalle bewilligt werden, wobei jedoch für den in den freien Verkehr des Inlandes übergehenden Lagerbestand ein Lagerzins von 4 vom Hundert des Zolles erhoben wird.[94])

---

[94]) Aus § 11 des Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902:

„Für die vorbezeichneten Waren (nämlich Roggen, Weizen, Spelz, Gerste, Hafer, Buchweizen, Hülsenfrüchte, Raps und Rübsen), die ausschließlich zum Absatz in das Zollausland bestimmt sind, werden Transitlager, ohne amtlichen Mitverschluß, in denen die Behandlung und Umpackung der gelagerten Waren uneingeschränkt und ohne Anmeldung, sowie ihre Mischung mit inländischer Ware zulässig ist, mit der Maßgabe bewilligt, daß die zur Ausfuhr abgefertigten Warenmengen, soweit sie den jeweiligen Lagerbestand an ausländischer Ware nicht überschreiten, von diesem Bestand abzuschreiben, im übrigen aber als inländische Waren zu behandeln sind. (Reine Transitlager). Für Waren der bezeichneten Art (Getreide usw.), die teils in das Zollausland, teils in das Zollgebiet abgesetzt werden sollen, können, sofern dafür ein dringendes Bedürfnis anzuerkennen ist, solche Lager mit der ferneren Maßgabe bewilligt werden, daß die aus dem Lager in den freien Verkehr des Zollgebiets abgefertigten Warenmengen, soweit sie den jeweiligen Lagerbestand an inländischer Ware nicht übersteigen, von diesem Bestande zollfrei abzuschreiben, im Uebrigen aber als ausländische Waren zu behandeln sind. (Gemischte Transitlager.) Der Bundesrat bestimmt, an welchen Orten solche Lager bewilligt werden können.

Mit der Aufhebung der Zinsfreiheit stieg die Inanspruchnahme der Einfuhrscheine noch mehr. So wurde im Rechnungsjahr 1911 durch Einfuhrscheine der Zollbetrag von 105,6 Millionen Mark beglichen bei einem Gesamtrohertrag der Zölle von 779,1 Millionen Mark, also 13,5 vom Hundert des Gesamtrohertrages. (s. nachfolgende Tabelle II.)

Die gesteigerte Inanspruchnahme des Einfuhrscheinsystems zeigen die Uebersichten in den folgenden Tabellen.

Tabellen zum Einfuhrscheinverkehr.

Tabelle I.

Übersicht über den Zollwert der Einfuhr von Getreide für 1902 und 1911 sowie über die durch Einfuhrscheine bezahlten Beträge des Zollwertes im Jahre 1911.

Einfuhr von	In den Jahren 1902 in Millionen Mark Zoll	In den Jahren 1911 in Millionen Mark Zoll	Im Jahre 1911 wurde von dem Zollbetrag durch Einfuhrscheine beglichen in Millionen Mark	Das sind von dem 1911 angefallenen Zollbetrag in Prozenten (Sp. 3)
1	2	3	4	5
Weizen	71,6	137,3	63,3	46,1
Gerste	24,3	50,6	9	17,8
Roggen	32,7	32,8	13,2	40
Hafer	12,9	30,4	11,4	37,5

(Aus „Statistik des Deutschen Reiches, Auswärtiger Handel" für 1911 Heft V.)

Für den Getreidehandel sind somit, wenn auch wesentlich eingeschränkt, die gemischten Transitlager erhalten geblieben. — Nicht so glücklich war die Großmühlenindustrie in ihrem Kampf um die Mühlenkonten. Diese wurden als Sonderbegünstigung einiger weniger Großmühlen angesehen, deren Interesse durch das Einfuhrscheinsystem gewahrt werde, indem sie bei der Ausfuhr ihrer Erzeugnisse Einfuhrscheine über eine entsprechende Menge Getreide oder Hülsenfrüchte erhalten.[95])

95) Anl.-Band 7 zu den R.-T.-Verhandlungen 1900/03, Drucksache 704; § 11 Ziff. 3 Z.-T.-G. von 1902.

Tabelle II.

Übersicht über den Rohertrag der Zölle und die als Zollzahlung in Anrechnung genommenen Einfuhrscheine.

Jahr	Rohertrag der Zölle in Millionen Mark	In Anrechnung genommene Einfuhrscheine in Millionen Mark
1	2	3
1894	387,7	6,8
5	415,4	9,1
6	463,8	7,6
7	472,0	14,6
8	505,4	14,9
9	494,1	20,1
1900	492,9	22,2
1	523,7	15,0
2	536,7	15,0
3	537,7	21,6
4	520,6	34,3
5	643,5	34,7
6	592,5	59,6
7	683,8	55,4
8	590,1	102,2
9	704,5	100,4
10	715,7	123,4
11	779,1	105,6
12	775,2	126,5

(Aus dem Statistischen Jahrbuch f. d. Deutsche Reich Jahrg. 1913, Seite 347

Die Hoffnung derjenigen Kreise, welche von der Aufhebung der zinsfreien Stundung und Lagerung für Getreide usw. eine Preissteigerung der inländischen Produkte erwarteten, hat sich nicht in vollem Maße erfüllt, wenn auch ein gewisser Einfluß dieser Maßnahmen auf die Preisbildung stattgefunden hat. Das geht aus den folgenden Tabellen IIa und IIb hervor. Betrachten wir zunächst Tabelle IIa, so sehen wir zwar nach 1905, also nach Aufhebung der zinsfreien Stundung in den Jahren 1907—1909 eine beträchtliche Preissteigerung auf den angegebenen Inlandmärkten. Vergleichen wir aber damit die entsprechenden Angaben der Tabelle IIb für einige Auslandmärkte, so sehen wir, daß diese Preissteigerung des Inlandmarktes mit einer nahezu ebenso großen Preissteigerung auf dem Auslandmarkte Hand in Hand ging, also größtenteils durch die Konjunktur des Weltmarktes be-

dingt wurde. Der Teil der Preissteigerung, welcher nicht auf die Steigerung des Weltmarktes entfällt, kann neben den Fracht- usw. Spesen der Wirkung des Zolles zugeschrieben werden.

Dem Getreidehandel gewährte auch nach der Aufhebung der zinsfreien Stundung und Lagerung das Einfuhrscheinsystem hinreichende Bewegungsfreiheit und zwar umso mehr, als die Giltigkeit der Scheine nicht auf die Fruchtart beschränkt blieb, auf welche sie lauteten, sondern auf eine beträchtliche Anzahl anderer wichtiger Handelswaren ausgedehnt wurde.[96]) Die Wirkung der Einführung der Einfuhrscheine in Verbindung mit der Aufhebung des Identitätsnachweises hatte sich schon nach 1894 in der Weise gezeigt, daß ein großer Teil der gemischten Transitlager aufgelassen wurde. So bestanden im Jahre 1894 an 39 Orten 202, im Jahre 1900 nur noch an 25 Orten 104 gemischte Transitlager für Getreide. Da aber, wo sie für den Handel notwendig geblieben sind, ist auch ihre Inanspruchnahme nicht zurückgegangen. Hierüber gibt die folgende Tabelle I beispielsweise bezüglich des Verkehrs auf den Privattransitlagern im Hauptzollamtsbezirk Ludwigshafen a. Rh. einigen Aufschluß.

Was den allgemeinen Niederlageverkehr von Getreide anlangt, kann lediglich bei Roggen ein Rückgang seit 1906 konstatiert werden, während für Weizen und Gerste seit dieser Zeit eine der Gesamteinfuhr in das deutsche Wirtschaftsgebiet entsprechende Steigerung stattgefunden hat und die Einfuhr von Hafer ohne wesentliche Aenderung blieb. (Siehe Tabelle III, Spalte 2 u. 3). Dabei ist beachtenswert, daß von diesem gelagerten Getreide ungefähr die Hälfte, bei Gerste ein weitaus größerer Teil in den freien Verkehr des Inlandes überging, also ohne die Vergünstigung der Zinsfreiheit lagerte.

---

[96]) Die Einfuhrscheine sind nicht nur verwendbar bei der Einfuhr von Waren der gleichen Gattung, sondern bei der Einfuhr jeder beliebigen Warenart, bei deren Ausfuhr Einfuhrscheine erteilt werden. Z.T.G. von 1902 § 11 Ziff. 1 und Ziff. 4 Abs. 2. Die seit 1. III. 1906 zuläßige Anrechnung von Einfuhrscheinen auf den Einfuhrzoll für Kaffee und Erdöl ist seit 1. Dezember 1911 aufgehoben, so daß nunmehr die Anrechnung erfolgt auf Weizen, Roggen, Hafer, Gerste Buchweizen, Raps, Rübsaat.

Tabelle I.

Verkehr mit Getreide, Hülsenfrüchten, Ölfrüchten auf den Privatlagern ohne amtlichen Mitverschluß im Hauptzollamtsbezirk Ludwigshafen a. Rh.

Getreideart und Jahr	Bestand am Anfang des Jahres dz	Zugang während des Jahres dz	Abgang während des Jahres dz	Bestand am Schlusse des Jahres dz
1	2	3	4	5
Roggen:				
1902	14 338	12 649	23 644	3 343
1905	9 710	2 706	12 416	—
1910	654	20 246	15 683	5 217
1911	5 217	44 245	47 179	2 283
Weizen:				
1902	316 007	856 438	1 001 431	171 014
1905	229 440	779 445	769 893	238 992
1910	213 890	854 191	873 686	194 395
1911	194 395	874 296	848 222	220 469
Hafer:				
1902	18 432	162 550	156 361	24 621
1905	38 926	270 632	257 394	52 164
1910	37 736	180 574	134 275	84 035
1911	84 035	211 321	280 202	15 154
Gerste:				
1902	46 357	131 188	141 102	36 443
1905	55 230	86 009	110 404	30 835
1910	3 756	36 959	22 416	18 299
1911	18 299	34 291	49 331	3 259
Hülsenfrüchte:				
1902	1 895	449	2 253	91
1905	1 365	2 046	3 411	—
1910	1 138	2 313	1 348	2 103
1911	2 103	7 418	8 063	1 458
Ölfrüchte:				
1902	9 018	14 151	10 807	12 362
1905	4 243	17 762	11 080	10 925
1910	2 956	2 752	4 245	1 463
1911	1 463	603	1 976	90

(Aus den Berichten der Handelskammer Ludwigshafen a. Rh. für 1902, 1905, 1910, 1911.)

Tabelle II.
Inländische und ausländische Durchschnittspreise für Roggen, Weizen und Hafer.

A. Inländische Durchschnittspreise von Roggen, Weizen und Hafer in verschiedenen Jahren (1000 kg in Mark).

Fruchtart und Markt	1890	1896	1902	1905	1907	1908	1909
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1	2	3	4	5	6	7	8
I. Roggen: (für 1000 kg)							
Berlin	170	118,8	144,2	151,9	193,2	186,5	176,5
Königsberg	150,7	107,3	137,7	139,6	183,3	176,6	168,7
Mannheim	177,2	132,9	150,2	158,7	199	194,8	179,5
München	179,2	146,8	151,9	145,4	193,7	188,6	172,4
II. Weizen: (für 1000 kg)							
Berlin	195,4	156,2	163,1	174,8	206,3	211,2	233,9
Königsberg	185,8	147,8	158,8	164,6	198,5	200,2	222,2
Mannheim	218,3	168,4	174	188,2	223,5	236,9	252,1
München	213,8	174,5	183,3	191,1	220,5	223,7	245,3
III. Hafer: (für 1000 kg)							
Berlin	157,8	124,7	150,3	142,7	181,4	163,7	170
Königsberg	140,2	114,3	143,3	131,6	167	149,7	164,4
Mannheim	170,8	138	161,7	155,2	195,6	181	182,5
München	177,9	148,2	164,6	158,2	189,8	177,8	176
B. Ausländische Durchschnittspreise.							
I. Roggen: (für 1000 kg)							
Wien	142	119	129	130	157	182	178
Riga	—	—	104	112	152	152	134
Paris	132	94	125	128	151	140	137
II. Weizen: (für 1000 kg)							
Wien	156	133	161	168	190	222	264
Riga	—	—	122	131	157	171	171
Paris	205	157	178	191	195	184	198
London	149	125	137	146	157	160	186
III. Hafer: (für 1000 kg)							
Wien	141	112	126	125	144	146	157
Paris	158	122	157	148	156	—	—
London	134	107	146	126	136	129	137

(Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jahrg. 1898, 1904, 1912, 1914.)

Tabelle III.
Allgemeiner Niederlageverkehr von Roggen, Weizen, Gerste, Hafer für 1906—1913.

Fruchtart und Jahr	Einfuhr in dz			Ausfuhr in dz
	in das deutsche Wirtschaftsgebiet	auf Niederlagen und Konten	von Niederlagen in den freien Verkehr	von Niederlagen
1	2	3	4	5
I. Roggen:				
1906	—	1 438 660	1 277 663	172 119
1907	—	1 523 565	1 418 471	155 326
1908	—	755 104	676 417	93 724
1909	2 797 322	349 380	299 514	40 961
1910	4 031 502	601 174	464 912	49 811
1911	6 382 726	1 202 527	961 124	275 582
1912	3 329 936	481 833	309 184	148 396
1913	3 645 720	432 370	312 004	31 253
II. Weizen:				
1906	—	3 441 261	2 613 165	1 458 796
1907	—	4 254 855	2 454 420	1 412 096
1908	—	3 457 134	2 615 968	1 094 902
1909	26 089 588	3 597 247	1 858 637	1 441 362
1910	25 351 390	3 909 971	1 996 004	1 610 384
1911	27 014 500	4 429 792	2 298 625	1 897 421
1912	24 859 551	4 228 376	2 343 254	1 851 302
1913	27 803 226	4 630 115	2 286 514	2 210 550
III. Gerste:				
1906	—	2 288 453	2 522 385	143 848
1907	—	2 502 424	2 390 008	111 533
1908	—	2 626 336	2 320 632	132 381
1909	25 818 592	3 588 969	3 469 045	182 529
1910	29 965 497	5 326 356	5 367 236	261 437
1911	37 007 800	7 241 916	6 606 874	302 972
1912	30 695 493	7 486 868	6 485 720	522 170
1913	32 919 016	7 973 227	7 436 546	294 946
IV. Hafer:				
1906	—	1 529 790	1 172 451	944 391
1907	—	673 216	118 736	487 411
1908	—	916 528	244 245	525 836
1909	6 446 046	1 816 244	649 614	1 165 964
1910	5 721 673	1 590 475	446 080	924 470
1911	7 604 262	2 136 955	815 783	1 440 164
1912	8 042 939	2 180 317	796 732	1 114 976
1913	5 757 828	1 478 444	770 839	893 529

(Statistik des Deutschen Reiches, Auswärtiger Handel, Jahrg. 1906—1913.)

Ein weiterer Zweig des deutschen Durchfuhrhandels, der Holzhandel führte mit Einführung des Holzzolles, ebenso wie der Getreidehandel, heftige Kämpfe um die Transitlagerbewilligung.

Wie für Getreide, so war auch für Holz der Zoll am 1. Juli 1865 aufgehoben worden. Als 1877 der Umschwung in der Zollpolitik eintrat, forderte die Forstwirtschaft angemessene Zölle auf Bau- und Nutzholz zum Schutze der Inlandproduktion und des Inlandmarktes.

Den Holzkonsumenten wurde der hierdurch zu erwartenden Preissteigerung gegenüber als Aequivalent ein entsprechendes Zurückgehen der Steuern infolge der Steigerung der Rente aus den Staatsforsten in Aussicht gestellt. Dem Holzhandel aber, der durch die Einführung der Zollpflicht eine Vernichtung des Holztransithandels befürchtete, sowie den Sägewerksbesitzern hielt man entgegen, daß der Handel durch seine Beweglichkeit viel besser einer veränderten Lage sich anpassen könne, als der Forstgrundbesitz, der das in ihm ruhende Kapital nicht zurückziehen könne, wenn er nicht mehr rentiere. Der Holzzoll wurde also eingeführt.

Konnte so der Holzhandel die Wiedereinführung der Zollpflicht auf Holz nicht verhindern, so suchte er auf die gleiche Weise wie der Getreidehandel durch Transitlager die freie Durchfuhr zu sichern. Auch hier kamen vor allem die Seeplätze des Ostens als Interessenten in Betracht.

Die Regierung hatte in ihrem Entwurfe zum Zolltarifgesetze von 1879 keine Maßnahmen zur Erleichterung des Holztransithandels vorgesehen. In der zur Vorberatung dieses Gesetzentwurfes eingesetzten Kommission wurden aber die Forderungen der Ostseeplätze als berechtigt anerkannt. Es wurde darauf hingewiesen, daß auf dem Holztransithandel die Existenz der Plätze Danzig, Stettin und Memel zum großen Teil beruhe.

Um der russischen Konkurrenz wirksam begegnen zu können, müsse die Verarbeitung von Holz, sowie der Handelsverkehr mit Rußland ungehindert und frei von Zollbeschränkungen bleiben.[97])

---

[97]) s. 76. Sitzung des Reichstags am 8. Juli 1879.

Es wurde also die obligatorische Bewilligung von Transitlagern für Holz von der genannten Kommission in die Gesetzesvorlage aufgenommen.[98]) Bei der Beratung der Vorlage im Reichstage wurde aber, aus den gleichen Gründen wie bei den Transitlagern für Getreide, die obligatorische Bewilligung mit den Interessen der inländischen Produktion als nicht im Einklang stehend erachtet und dementsprechend auch hier die Unterscheidung zwischen reinen und gemischten Transitlagern getroffen.[99])

Die im Zolltarifgesetz von 1879 enthaltenen Bestimmungen sind im Gesetz von 1902 im wesentlichen die gleichen geblieben. Nur bezüglich der Festsetzung des Prozentsatzes der Abfälle bei der Verarbeitung der Hölzer in den Transitlagern wurde die Abänderung getroffen, daß in Anbetracht der Verschiedenartigkeit der Betriebe diese Festsetzung nicht mehr durch Gesetz, sondern durch den Bundesrat erfolgt.[100])

Ueber den Niederlageverkehr mit Holz erteilt die folgende Tabelle Aufschluß.

Der Verkehr von Holz auf Niederlagen für die Jahre 1906—1913.

Jahr	Einfuhr in dz			Ausfuhr in dz
	in das deutsche Wirtschaftsgebiet	auf Niederlagen und Konten	von Niederlagen in den freien Verkehr	von Niederlagen
1	2	3	4	5
1906	—	12 041 905	8 668 601	2 238 451
1907	—	10 320 178	9 348 919	2 272 990
1908	—	7 911 094	8 068 166	2 105 893
1909	67 823 130	8 355 938	7 245 758	1 684 631
1910	67 015 721	8 182 253	8 328 584	2 069 886
1911	67 804 039	8 107 730	9 347 938	1 768 165
1912	72 300 944	9 311 205	10 065 346	2 135 232
1913	72 934 545	9 107 834	7 843 421	4 010 018

(Aus den Heften III und IV der „Statistik des Deutschen Reiches, Auswärtiger Handel" zusammengestellt, Jahrg. 1906—1913

[98]) Aktenstück 362 zu den R.-T.-Verhandl. 4. Leg.-Per. 2. Sess. 1879

[99]) Aktenstück 372 zu den Verh. des R.-T. 4. Leg.-Per. 2. Sess. 1879. Antrag Varnbühler.

[100]) Aus § 11 des Zolltarifgesetzes vom 25. Dezember 1902.
„...... Ebenso werden reine Transitlager ohne amtlichen Mitverschluß bewilligt und können gemischte Transitlager ohne amt-

Hiernach beträgt die Holzeinfuhr auf Niederlagen ungefähr 12 vom Hundert der Gesamtholzeinfuhr (Sp. 2 u. 3). Der größte Teil des niedergelegten Holzes bleibt im Inland, (Sp. 4) wenn auch der auf den Transitverkehr (Sp. 5) entfallende Teil noch beträchtlich ist. Jedenfalls darf aus den Zahlen der Spalte 5 geschlossen werden, daß der Transithandel durch die Transitlager gefördert wird.

Wie eine Zollstundung wirkt ferner die Zollfreiheit des Veredelungsverkehrs. Der zollfreie Veredelungsverkehr mußte zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines geregelten Warenverkehrs mit dem Auslande, ebenso wie der Niederlageverkehr, mit dem Uebergang zum Grenzzollsystem zu einer Forderung des Handels werden. Das Hochschutzzollsystem vollends mit seinen Zöllen auf Rohstoffe und Halbfabrikate, welche die deutsche Industrie braucht, macht die möglichst vollkommene Ausbildung des zollfreien Veredelungsverkehrs insbesondere für die Exportfeinindustrie zu einer Lebensfrage.

In Deutschland reicht dieser Verkehr zurück bis in die Zeit der mittelalterlichen Passierzölle, als an deren Stelle die Gebietszölle eingeführt wurden.

So wird nach Art. 23 § 49 der kurbayerischen Mauth- und Accisordnung von 1765 ein accisefreier Veredelungsverkehr mit dem Ausland vorgesehen. (Hoffmann S. 36).

Als dann zu Anfang des 19. Jahrhunderts in den verschiedenen deutschen Staaten mit den mannigfachen Zollschranken im Innern des Landes aufgeräumt wurde und die Einheit des Zollgebietes mehr und mehr Verwirklichung fand,

---

lichen Mitverschluß bewilligt werden für nicht gehobeltes Bau- und Nutzholz. Dabei kann von der Umschließung der zur Lagerung bestimmten Räume abgesehen werden; auch ist es zulässig, die Hölzer zeitweise aus dem Lager zu entnehmen und, nachdem sie einer Behandlung unterlegen haben, durch die sie unter den Begriff des mit einem höheren Zolle belegten Bau- und Nutzholzes oder einer groben rohen Holzware fallen, in das Lager zurückzuführen. Der Bundesrat bestimmt, an welchen Orten gemischte Transitlager bewilligt werden können.

Für Abfälle, die bei der Bearbeitung von Bau- und Nutzholz in den Transitlagern entstehen, tritt, wenn die Hölzer in das Zollausland ausgeführt werden, an dem zur Last geschriebenen Zolle ein entsprechender Nachlaß ein, dessen Höhe der Bundesrat bestimmt."

wurde in den Zollgesetzen neben anderen Zollbegünstigungen auch der Veredelungsverkehr geregelt.[101])

Ebenso wurde in das Zollgesetz von 1836 die Bestimmung aufgenommen, „daß Gegenstände, welche zur Verarbeitung oder zur Vervollkommnung der Arbeit mit der Bestimmung, die daraus gefertigten Waren auszuführen, eingehen, im Zoll erleichtert werden können und daß in besonderen Fällen dies auch geschehen kann, wenn Gegenstände zur Verarbeitung und Vervollkommnung nach dem Auslande gehen und im vervollkommneten Zustande zurückkommen.[102])

Im allgemeinen enthält das heute geltende Vereinszollgesetz von 1869 die gleiche Bestimmung.[103]) Sie lautet: „Gegenstände, welche zur Verarbeitung, zur Vervollkommnung oder zur Reparatur mit der Bestimmung zur Wiederausfuhr eingehen, können vom Eingangszolle befreit werden. (Aktiver Veredelungsverkehr).

In besonderen Fällen kann dies auch geschehen, wenn Gegenstände zu einem der bezeichneten Zwecke nach dem Auslande gehen und im vervollkommneten Zustande zurückkommen.“. (Passiver Veredelungsverkehr.) Die Zulassung eines Veredelungsverkehrs ist also fakultativ und hängt von der Genehmigung der zuständigen Behörde ab, welche über die Bedürfnisfrage entscheidet. Die beteiligten Interessenkreise der deutschen Veredelungsindustrie sind sich darüber einig, daß der zollfreie Veredelungsverkehr bezw. das System der Zollrückvergütung auf die durch Verarbeitung der Rohprodukte usw. erzeugten, ins Ausland wieder ausgeführten Artikel im weitesten Maße zur Anwendung kommen muß, wodurch zugleich ein wirksames Mittel gegen die Nachteile der Kartelle geschaffen würde. In der Frage aber, ob die Zulassung eines Veredelungsverkehrs fakultativ bleiben oder obligatorisch werden solle, gehen die Ansichten und Forderungen auseinander.

So wird in einem gelegentlich der geplanten Revision des Vereinszollgesetzes von der Handelskammer für Schwaben und Neuburg erstatteten Gutachten (Jahresbericht 1904) ausgeführt, es sei notwendig, daß die Zulassung zum Veredelungs-

[101]) Preuß. Zollgesetz von 1818 s. Hoffmann S. 196.

[102]) § 43 dieses Gesetzes. s. Pochhammer 1838. S. 259.

[103]) § 115 V.Z.G.

verkehr fakultativ bleibe, damit nicht der durch den Zolltarif der heimischen Industrie gewährte Schutz in sehr vielen Fällen aufgehoben werde. Jedoch müsse die Bewilligung des zollfreien Veredelungsverkehrs, die bis dahin den Landesfinanzbehörden der einzelnen Bundesstaaten anheimgegeben war, einer neutralen Reichsstelle übertragen werden. Die Gewährung des Veredelungsverkehrs durch die Zentralbehörden der einzelnen Bundesstaaten berge die Gefahr in sich, daß nur die Interessen der in dem betreffenden Einzelstaat vorhandenen Industrien, nicht aber das Interesse aller im Reiche in Rücksicht gezogen werde.

Dagegen petitioniert die Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken, daß der aktive Veredelungsverkehr allgemein durch Gesetz zugelassen werde mit der einzigen Bedingung des Nachweises der Wiederausfuhr der eingeführten Waren. Hiedurch sollte also auf gesetzlicher Grundlage ein Recht des einzelnen auf Zulassung zum Veredelungsverkehr geschaffen werden. Gegen diesen Vorschlag war wiederum sowohl die Ausschußsitzung des Deutschen Handelstages (12. und 13. Dezember 1904), als auch die Vollversammlung dieser Korporation (15. und 16. Februar 1905).[104]

Darin aber stimmen alle Beteiligten überein, daß — wenn von einer allgemeinen Zulassung durch gesetzliche Bestimmung abgesehen wird — die Ueberweisung des Rechtes der Gewährung des zollfreien Veredelungsverkehrs an eine Reichsbehörde notwendig ist.

In den seit 1. April 1906 geltenden, in der Veredelungsordnung enthaltenen Bestimmungen sind die gestellten Forderungen zum Teil erfüllt. Die Vorbedingung dafür, daß ein Veredelungsverkehr zugelassen werde, ist, daß er als vorteilhaft für das heimische Wirtschaftsleben erkannt wird. Die Entscheidung darüber, ob dies der Fall ist, steht in allen Fällen, in denen es sich um einen ständigen, im Zollgebiet noch nicht gestatteten Veredelungsverkehr handelt und soweit hierüber nicht durch Handelsverträge Abmachungen mit fremden Staaten getroffen sind, als Zentralstelle für das ganze Reich dem Bundesrat zu.[105]

---

104) Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken 1902, 1904, 1905.

105) § 5 der Veredelungsordnung.

Erst nachdem diese prinzipielle Frage entschieden ist, sowie für den nichtständigen Veredelungsverkehr, erfolgt die Zulassung für den einzelnen Bundesstaat durch dessen oberste Landesfinanzbehörde.[106])

Vertragsmäßig ist gegenwärtig der Veredelungsverkehr in weitgehendstem Maße nur mit der Schweiz geregelt.[107]) Der früher mit Oesterreich im Zoll- und Handelsvertrag vom 9. März 1868[178]) vereinbarte zollfreie Veredelungsverkehr für Gewebe und Garn wurde in den späteren Verträgen nicht festgelegt.[109])

Der Handelsvertrag mit der Schweiz hat in Art. 6 mit den dort bezeichneten Gegenständen einen sehr weit gehenden Veredelungsverkehr zugelassen. Es dürfen so wesentliche Veränderungen der Beschaffenheit der Einfuhrware vorgenommen werden, daß die Festhaltung der Identität der Ware einwandfrei nicht mehr möglich ist, z. B. das Verweben von Garnen zu Gespinsten. Die mit der Schweiz getroffenen Abreden sind auch zwischen den deutschen Zollausschlüssen und dem Zollgebiet maßgebend.[110])

Der bloße Ausbesserungsverkehr ist übrigens allgemein besonders erleichtert, indem bei ihm die Zulässigkeit nicht von einer Vorprüfung vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus abhängig gemacht ist.[111])

Ferner sind für den kleinen Grenzverkehr sowohl allgemein gewisse Veredelungsarten wie der Grenzmahlverkehr, der Holzschneideverkehr zugelassen, als auch vertragsmäßig weiter gehende Erleichterungen für den Reparatur- und Bearbeitungsverkehr vorgesehen. Hierüber später.

---

106) § 1 der Veredelungsordnung.

107) Vertrag vom 10. Dezember 1891 und Zusatzvertrag hiezu vom 12. November 1904, Bayer. Amtsbl. der Generaldirektion der Zölle ꝛc. 1892 S. 193 und 1905 S. 137.

108) Bundesgesetzblatt 1868 S. 242.

109) vgl. Vertrag vom 6. Dezember 1891 und Zusatzvertrag hiezu vom 25. Januar 1905; Bayer. Amtsbl. 1892 S. 97 und 1906 S. 177.

110) Auch mit Frankreich bestand nach dem Friedensvertrag vom 10. Mai 1871 und der zusätzlichen Uebereinkunft hiezu vom 12. Oktober 1871 eine Vereinbarung hinsichtlich des elsässischen Veredelungsverkehrs von Eisen, Stahl, Garnen und Geweben. s. R.-G.-Bl. 1871 S. 231 bezw. 364.

111) § 4 der Veredelungsordnung.

Ist so der zollfreie Veredelungsverkehr im allgemeinen gesetzlich zulässig, so liegt doch in der Vorbedingung für die Genehmigung eines Veredelungsverkehrs, wonach nämlich die zuständige Behörde den fraglichen Verkehr als im Interesse des heimischen Wirtschaftslebens gelegen erachten muß, die Ursache zu unausbleiblichen Meinungsverschiedenheiten zwischen den Interessenten und den Behörden. Handel- und Gewerbetreibende sind stets geneigt, ihren Vorteil auch als den Vorteil der Allgemeinheit hinzustellen, während nach Abwägung der verschiedenen beim Veredelungsverkehr mitwirkenden wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Ansicht oft nicht beigestimmt werden kann.

So haben sich bei der Beratung des Deutsch-Schweizerischen Handelsvertrages von 1891 über die Einrichtung des Veredelungsverkehrs mit Garnen die Interessengegensätze in den einzelnen Branchen der Textilindustrie gezeigt. Von der einen Seite wurde betont, daß die deutsche Baumwollspinnerei in hohem Grade schutzbedürftig sei, weshalb die Einfuhr von Garnen nicht erleichtert werden dürfe. Die Baumwollweberei sei dem Auslande mindestens gewachsen, vielfach sogar überlegen, so daß sie der Einfuhrerleichterung von Garn nicht bedürfe. Die Vertreter der Baumwollweberei verlangten dagegen, daß gerade diese starke und entwicklungsfähige Textilindustrie gefördert werden müsse durch Verbilligung des Rohmaterials. Wenn ein Lebensinteresse zur Sprache kommen solle, so sei das Interesse derjenigen Industrien, welche das feine Garn verbrauchen, ein unendlich viel größeres als dasjenige der Spinnereien, welche bis jetzt nur geringe Quantitäten davon hervorbrächten.[112])

In ähnlicher Weise wurde der Veredelungsverkehr zum Zwecke der Maschinenstickerei bekämpft: „Er beschränke sich auf die geringeren Waren, halte daher unsere Sticker auf niedrigem Niveau und verhindere die Weiterentwicklung unserer Stickerei und deren Konkurrenzfähigkeit mit der Schweiz.[113])

Vor Entscheidung der Frage, ob ein Veredelungsverkehr zugelassen werden soll, wird in der Regel das Gutachten der Vertretungen des Handels und des Gewerbes eingeholt.

---

112) R.-T.-Verhandl. 22. u. 23. Januar 1892.

113) Sitzung des Reichstags vom 23. Januar 1891.

Ein Blick in die Jahresberichte fast aller Handelskammern oder sonstiger Vertretungen des Handels und Gewerbes zeigt, daß die Frage des Veredelungsverkehrs, insbesondere seit Inkrafttreten des Zolltarifs vom 25. Dezember 1902, am 1. April 1906 an Bedeutung zugenommen hat.

So wurden z. B. von der Handelskammer für Schwaben und Neuburg im Jahre 1908: 36 Gutachten über beantragte Veredelungszulassungen abgegeben, wovon 31 auf einen aktiven, 5 auf einen passiven Veredelungsverkehr fallen. Von diesen Gesuchen hat diese Kammer 9 nicht befürwortet.

Die Bedeutung des Veredelungsverkehrs zeigt sich auch aus der folgenden Tabelle über die:

Zahl der Zulassungen des zollfreien Veredelungsverkehrs durch den Bundesrat in den Jahren 1906—1913.

Jahr	Zahl der Entscheidungen
1	2
1906	12
1907	8
1908	13
1909	27
1910	26
1911	23
1912	16
1913	19

(Aus den Amtsblättern der K. Bayer. Generaldirektion der Zölle und indirekten Steuern 1906—1913.)

Hierbei ist zu beachten, daß die Tabelle lediglich die Fälle des ständigen, bisher noch nicht genehmigten Veredelungsverkehrs enthält. Der nichtständige Veredelungsverkehr unterliegt, wie schon erwähnt, nicht der Genehmigung durch den B.-R.

Die folgenden zwei Tabellen I und II sollen einen Einblick gewähren über den Umfang des deutschen, zollfreien Veredelungsverkehrs.

Wir sehen, daß der aktive Veredelungsverkehr (Spalten 2/5 der beiden Tabellen) den passiven Veredelungsverkehr (Spalten 6/7) der Tabellen) weit übertrifft. Beim aktiven

Veredelungsverkehr ist wiederum durchschnittlich jener für Rechnung eines Inländers (Sp. 2/3 der Tabellen) bedeutender, als der für Rechnung eines Ausländers. (Sp. 4/5 der Tabellen.)

Diese Tatsachen zeigen, daß für die Genehmigung eines Veredelungsverkehrs vor allem der Nutzen der heimischen Industrie und des heimischen Kapitals maßgebend ist und daß nur ausnahmsweise, wo das Inland mit Vorteil nicht mehr arbeiten kann, das Ausland zugelassen wird. Neben anderen Momenten, wie die allgemeine Steigerung unseres Wirtschaftslebens, ist die Einhaltung dieser Richtschnur Mitursache für ein stetiges Wachsen des Veredelungsverkehrs.

Im Zusammenhalt der Spalten 2 und 4 mit 6/7 zeigt sich ferner die Ueberlegenheit unserer Industrie gegenüber dem Ausland. So beträgt die Ausfuhr zur Veredelung im Ausland (Sp. 6 der Tab. I) bloß ca. 0,2 vom Hundert der Einfuhr zur Veredelung. (Sp. 2 und 4 der Tab. I.)

Aus Tabelle I und II, Spalte 2 geht ferner hervor, daß ungefähr die Hälfte der zur Veredelung eingeführten Waren nach erfolgter Veredelung nicht mehr ins Ausland zurückgehen, sondern in den freien Verkehr des Zollinlandes übergehen. Die deutsche Industrie benützt in diesem Falle bei der Wareneinfuhr den zollfreien Veredelungsverkehr zur Erreichung einer Zollstundung.

So gingen z. B. im Jahre 1911 im zollfreien Veredelungsverkehre ein:

1 442 706 dz Reis
2 636 010 dz Mineralöle,

während im gleichen Jahre aus dem zollfreien Veredelungsverkehr in den freien Verkehr des Inlandes übergeführt wurden:

2 144 160 dz Mineralöle.
1 146 088 dz Reis

Die Veredelung in Deutschland erstreckt sich zumeist auf eine Weiterverarbeitung von Roh- und Halbstoffen. Das zeigt sich insbesondere in der Wertangabe der Spalte 3 der Tabellen I und II im Zusammenhalte mit der Gewichtsangabe in Spalte 2. Hiernach erreicht der Wert der nur ungefähr die Hälfte des Gewichtes der Einfuhrwaren betragenden Aus-

fuhrwaren dennoch fast die Höhe des Wertes der Einfuhr. Während, wie wir gesehen haben, der Veredelungsverkehr im Inland nicht allein als solcher, sondern insbesondere auch als Zollstundungsmittel benützt wird, indem ein großer Teil der zur Veredelung zunächst zollfrei eingebrachten Stoffe im Inland bleibt oder erst nach Ablauf der festgesetzten Veredelungsfrist oder mit dem Uebergang in den freien Verkehr des Inlandes verzollt wird, gehen so ziemlich sämtliche nach dem Ausland zur Veredelung ausgeführten Waren nach ihrer Veredelung wieder nach dem deutschen Zollinland zurück. (vgl. die Spalten 6 und 7 der Tabellen I und II.) Der hohe Prozentsatz der nach Veredelung wieder ausgeführten Waren zeigt die Wichtigkeit dieses Verkehrs für unsere Exportindustrie. (vgl. Spalte 2/3 der Tabelle I mit Spalte 2/3 der Tabelle II.)

Mengen und Werte des Veredelungsverkehrs:

I. Einfuhr und Ausfuhr zur Veredelung.

Jahr	Einfuhr zur Veredelung				Ausfuhr	
	für Rechnung eines Inländers		für Rechnung eines Ausländers		zur Veredelung im Ausland	
	dz	1000 ℳ	dz	1000 ℳ	dz	1000 ℳ
1	2	3	4	5	6	7
1907	11 273 199	178 898	85 495	39 286	19 299	20 021
1908	11 912 594	191 215	78 582	37 874	20 926	17 992
1909	9 871 567	155 445	164 119	39 668	22 934	20 149
1910	12 568 965	197 279	163 931	44 580	25 505	33 642
1911	13 074 448	221 877	111 554	42 362	28 294	31 519
1912	12 935 523	257 886	152 387	47 496	25 069	33 432

(Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jahrg. 1914.

Die Wichtigkeit des Veredelungsverkehrs für einzelne Industriezweige geht daraus hervor, daß z. B. im Jahre 1911 die zum aktiven Veredelungsverkehr eingegangenen Mengen an Reis, Holz, Oelfrüchten, Mineralölen und Eisen allein den Wert von 151,3 Millionen Mark repräsentieren, d. i. die Hälfte des Wertes der gesamten Einfuhr zur Veredelung.

In den fremden Staaten ist der Veredelungsverkehr nach ähnlichen Gesichtspunkten geregelt wie in Deutschland. Die Schweiz ist, wie schon erwähnt, in dieser Beziehung vertragsmäßig Deutschland gegenüber gebunden, so daß der gegen-

II. Einfuhr und Ausfuhr nach Veredelung.

Jahr	Ausfuhr nach Veredelung				Einfuhr	
	für Rechnung eines Inländers		für Rechnung eines Ausländers		nach erfolgter Veredelung im Ausland	
	dz	1000 ℳ	dz	1000 ℳ	dz	1000 ℳ
1	2	3	4	5	6	7
1907	5 549 837	171 433	103 743	31 189	24 378	35 478
1908	4 947 784	144 285	101 479	32 298	23 118	29 726
1909	5 210 936	153 846	96 211	37 170	23 318	34 446
1910	5 720 498	176 315	136 818	49 265	26 179	38 422
1911	6 317 515	201 730	159 241	48 465	25 809	41 276
1912	6 240 141	219 823	39 880	65 899	26 907	44 806

(Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jahrg. 1914.)

seitige Veredelungsverkehr in weitem Maße ohne besondere Genehmigung im Einzelfalle stattfindet. In den meisten übrigen europäischen Staaten sind Bestimmungen über die Zulassung des aktiven Veredelungsverkehrs getroffen, während ein über den bloßen Reparaturenverkehr hinausgehender passiver Veredelungsverkehr in der Regel nicht gestattet ist. (s. Handelsarchiv.)

Wie für den Veredelungsverkehr so trat auch für jenen Verkehr, der zunächst der Erweiterung des Warenabsatzes dient, nämlich für den Meß- und Marktverkehr, den Muster- und Ausstellungsverkehr schon frühzeitig das Bestreben nach Befreiung von Zollschranken durch Inanspruchnahme von Privilegien und Abgabenkreditierung hervor.

Schon in der ersten Zollgesetzgebung der deutschen Staaten fand der Meß- und Marktverkehr Berücksichtigung.

So bestimmte die preußische Zollgesetzgebung von 1818: „Solche Waren, die von fremden Gewerbetreibenden zu inländischen Märkten eingeführt werden, unterliegen der vollen Eingangsabgabe, dafern sie nicht unverkauft in das Ausland zurückgehen. Ist letzteres der Fall, so ist für sie nur der niedrigere Durchfuhrzoll für den betreffenden Kurs zu entrichten.[114])

Diese Vergünstigung konnten aber nur Meßkontenbesitzer in Anspruch nehmen.

[114]) § 65 der preuß. Zollordnung.

Den Bedürfnissen des Handels entsprechend erfuhr in der Vereinsgesetzgebung von 1833 die Begünstigung des Meß- und Marktverkehrs eine Erweiterung dahin, daß auch Waren inländischer Erzeugung, wenn sie unverkauft von ausländischen Märkten zurückgebracht wurden, vom Eingangzoll freibleiben.[115])

Durch den Zollbundesratsbeschluß vom 23. Juni 1868[116]) wurde die Beschränkung der Begünstigung auf die Meßkontenbesitzer beseitigt und die fortlaufende Kontierung, allerdings nur für eine Anzahl besonders bezeichneter Waren, allgemein Großhandlungen bewilligt.

Im Vereinszollgesetz von 1869 endlich fand der Meß- und Marktverkehr seine noch heute giltige Regelung für das gesamte deutsche Zollgebiet. Hierdurch wurde die Begünstigung weiter dahin ausgedehnt, daß die zollfreie Zurückbringung von ausländischen Märkten für alle aus dem freien Verkehr des Zollvereins stammenden, unverkauften Waren gestattet ist.[117])

Die Zulassung des zollfreien Meß- und Marktverkehrs ist sonach fakultativ und der Entscheidung des Bundesrates anheimgegeben. Die von dieser Stelle erlassenen Bestimmungen bezwecken die Erweiterung des Auslandsmarktes und den Schutz des inländischen Marktes. Daher ist die Rückbringung unverkaufter inländischer Waren von Auslandsmärkten allgemein gestattet, während die Zulassung fremder Waren zum zollfreien Besuch inländischer Märkte nur soweit gestattet ist, als handelsvertragsmäßige Uebereinkommen hiezu verpflichten.

---

[115]) § 42 des Ges. von 1833, sowie §§ 77 u. 78 der Zollordnung, Pochhammer 1838.

[116]) § 164 der Protokolle zu den B.-R.-Verhandl. 1868.

[117]) Der § 112 des Vereinszollgesetzes lautet:

„Zur Erleichterung des Besuchs auswärtiger Messen und Märkte kann die zollfreie Rückbringung der unverkauft gebliebenen, aus dem freien Verkehr des Zollvereins stammenden Waren verstattet werden.

Nicht minder wird den fremden Handel- und Gewerbetreibenden, welche vereinsländische Messen und Märkte besuchen, von ihren unverkauften Waren Erlaß des Eingangszolles bei der Wiederausfuhr gewährt."

Die durch den Meß- und Marktverkehr begünstigte Emanzipierung vom lokalen und nationalen Markt ist von großer Bedeutung für die nichtkartellierte Industrie gegenüber den Kartellen. Freilich ist die Wirksamkeit dieses Verkehrs auch abhängig von den Maßnahmen, welche das Ausland hierüber trifft.

Gegenwärtig ist diese für den internationalen Handel wichtige Verkehrsart in den Verträgen mit Oesterreich-Ungarn, der Schweiz und Bulgarien geregelt.[118])

Im engsten Zusammenhang mit dem Meß- und Marktverkehr steht der Ausstellungsverkehr — soz. ein Musterverkehr im Großen. Auch hier werden fremde Gegenstände beim Eingang oder aus dem Ausland zurückkommende Gegenstände zunächst, bezw. überhaupt nicht der Verzollung unterworfen, sondern es tritt Zollkreditierung oder Zollfreiheit ein.

Im Zollverein erfuhr der Ausstellungsverkehr seine erste Regelung durch eine Vereinbarung zwischen den Bundesstaaten auf der XV. Generalkonferenz 1863.[119])

---

[118]) Art. 5 des Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich-Ungarn vom 6. Dezember 1891 bezw. Zusatzvertag vom 25. Januar 1905.

„Zur weiteren Erleichterung des Verkehrs wird, sofern die Identität der aus- und wiedereingeführten Gegenstände außer Zweifel ist, beiderseits Befreiung von Eingangs- und Ausgangsabgaben zugestanden

a) für Waren (mit Ausnahme von Verzehrungsgegenständen), welche aus dem freien Verkehr im Gebiete des einen vertragschließenden Teiles in das Gebiet des anderen auf Märkten und Messen gebracht oder auf ungewissen Verkauf außer dem Meß- und Marktverkehr versendet, sowie für Muster, welche von Handlungsreisenden eingebracht werden, alle diese Gegenstände, wenn sie binnen einer im voraus zu bestimmenden Frist unverkauft zurückgeführt werden."

Ebenso umfassend sind die diesbezüglichen Bestimmungen im Handels- und Zollvertrag mit der Schweiz vom 10. Dezember 1891 und Zusatzvertrag vom 12. November 1904, und mit Bulgarien vom 1. Aug. 1905 verlängert durch Notenwechsel vom 29. September 1911 und vom 30./17. September 1912. Dagegen erhält der Handels- und Zollvertrag vom 24. Juni 1911 und die besondere Vereinbarung mit den Niederlanden vom 9. November 1912 lediglich Zugeständnisse zur Erleichterung des zollfreien Musterverkehrs.

Im Zollgesetz von 1902 erweitern die §§ 113 und 114 die für diesen Verkehr geltenden Begünstigungen.[120])

Für die Erleichterungen im Musterverkehr sind in der Zollgesetzgebung zunächst schutzzöllnerische Gesichtspunkte maßgebend gewesen. So war in der ersten Zollgesetzgebung für die als Waren verkäuflichen Musterabschnitte nur dann zollfreie Einfuhr zugelassen, wenn es sich um seinerzeit ausgeführte inländische Waren handelte.[121])

[119]) § 59 Nr. 17 lit. a u. b **des Hauptprotokolls der XV. Generalkonferenz. Derselbe lautet:**

„Zur Erleichterung des Besuches von landwirtschaftlichen und Gewerbe-Ausstellungen ist unter den Zollvereinsstaaten verabredet worden

a) in Bezug auf den Besuch der Ausstellungen von gewerblichen, landwirtschaftlichen und Kunstgegenständen in Staaten, **welche nicht zum Zollvereine** gehören, daß den Ausstellern aus dem Zollvereine künftig die Zollfreiheit in der Weise soll bewilligt werden dürfen, wie dies bei Gelegenheit der landwirtschaftlichen Ausstellung zu Neu-Brandenburg durch die Verfügung des k. preuß. Finanzministeriums vom 28. April 1854 geschehen ist.

Sodann haben sich

b) die Zollvereinsregierungen in Bezug auf die zollfreie Einlassung der zu landwirtschaftlichen und Gewerbeausstellungen im Zollvereine eingehenden Gegenstände dahin verständigt, daß dieselbe mit der Bedingung der Wiederausfuhr unter den im Jahre 1857 aus Anlaß einer landwirtschaftlichen Ausstellung in Stettin angeordneten Kontrollmaßregeln zugestanden werden darf.

[120]) § 114 des V.-Z.-G.

Die Freilassung vom Eingangszolle kann auch erfolgen, wenn Gegenstände aus dem Auslande zu **öffentlichen Ausstellungen** oder zum vorübergehenden Gebrauche eingehen und demnächst wieder ausgeführt werden.

§ 113 des V.-Z.-G.: **Retourwaren.**

Vereinsländische Erzeugnisse oder Fabrikate, welche außer dem Meß- und Marktverkehr, auf Bestellung, zum Kommissionsverkauf, zur Ansicht, **zu öffentlichen Ausstellungen** oder zum vorübergehenden Gebrauch nach dem Auslande gesandt sind und von dort zurückkommen, können vom Eingangszolle frei gelassen werden, sofern kein Zweifel darüber besteht, daß dieselben Waren wieder eingehen, welche ausgegangen sind.

vgl. auch Ausschußbericht Nr. 63 im Zollbundesrat. Seff. 1869.

[121]) s. Pochhammer 1836 S. 182 u. 394; 1837 S. 468; 1838 S. 8; Zollbundesrat 1869 Drucksache Nr. 34.

Die zollfreie Einfuhr ausländischer als Muster dienender zollpflichtiger Gegenstände wurde später nur insoweit gestattet, als vertragsmäßige Abmachungen hierüber bestanden.[122])

Demgegenüber geht das Bestreben des Handels dahin, den Handelsreisenden möglichste Freiheit im Musterverkehr sowohl im Inland als im Ausland zu erwirken, wobei eine Benachteiligung deutscher Geschäftsreisenden im Ausland vertraglich ausgeschlossen werden soll.[123])

Dementsprechend wurde in den neuen Handelsverträgen der Musterverkehr vom Gesichtspunkte der Gegenseitigkeit aus geregelt.

Der Musterverkehr mit Abschnitten oder Proben, die nur als solche, nicht aber als Ware zu gebrauchen sind, ist ohne weiteres zollfrei. Nahrungs- und Genußmittel blieben wegen der Gefahr des Mißbrauchs von dieser Vergünstigung im allgemeinen ausgeschlossen. Nur für die hauptsächlich nach Proben gehandelten Kolonialwaren wurde auf Drängen des Handels hin eine Ausnahme gemacht. (s. Tar.-Ges. von 1833, Pochhammer 1836 S. 90; Z.-T.-Ges. von 1902; § 6 Ziff. 10.)[124])

Dagegen wurde von Regierung und Reichstag der Antrag, diese Zollbegünstigung nicht nur im Interesse des Han-

---

122) Handelsvertrag mit Frankreich vom 2. August 1862; mit Oesterreich vom 9. März 1868; mit der Schweiz vom 13. Mai 1869; Uebereinkunft mit Belgien vom 10. September 1868, mit Großbritannien vom 1. April 1869 und bezüglich der hamburgischen Handlungsreisenden Zollbundesratsbeschluß vom 23. Juni 1868, Prot. § 169. s. Hofbauer S. 145 u. 163 ff.

123) So sagt die Handelskammer für Oberbayern in ihrem Jahresbericht für 1903: „Entschieden muß darauf gedrungen werden, daß die deutschen Geschäftsreisenden im Ausland nicht nur nicht schlechter gestellt werden, als die Angehörigen anderer Staaten, sondern daß sie nach dem Prinzip völliger Reziprozität von keinem fremden Staat schlechter als seine eigenen Geschäftsreisenden in Deutschland behandelt werden."

124) § 6 Ziff. 10 des Zolltarifgesetzes von 1902:

Zollfrei bleiben:

„Musterkarten und Muster in Abschnitten oder Proben, die nur zum Gebrauch als solche geeignet sind, jedoch mit Ausschluß der Proben von Nahrungs- und Genußmitteln, indessen einschließlich der mit der Post eingehenden Proben und Muster von Kaffee, Kakao, Zucker, Rohtabak und getrockneten Früchten im Gewichte bis zu 350 Gramm."

dels, sondern auch der Volksernährung, speziell der Grenzbevölkerung, auf alle Nahrungsmittel auszudehnen, abgelehnt.[125])

Meß- und Marktverkehr, Ausstellungs- und Musterverkehr bilden ein wirksames Mittel im friedlichen Wettbewerb. Besonders übt der Ausstellungsverkehr in hohem Maße ein auf die Vervollkommnung der Technik, auf die Bildung des Geschmacks und die Richtung der Mode.

Im Zusammenhang mit den im wesentlichen auf einer indirekten Zollstundung beruhenden Handels- und Verkehrserleichterungen ist hier das Begleitschein- und Begleitzettelwesen im Zollverkehr zu erwähnen.[126]) Hiebei werden die eingehenden Waren nicht an der Grenze verzollt, sondern sie werden mit zollamtlichen Begleitpapieren und in der Regel unter zollamtlichem Verschluß einem Zollamt im Innern zugeführt, wo alsdann weitere Disposition über sie getroffen wird. (Verzollung oder weitere Inanspruchnahme von Zollkredit.) Durch den Begleitpapierverkehr wird also der Zoll vom Zeitpunkte der Grenzüberschreitung der Ware bis zu deren weiteren Zollabfertigung an einem Zollamt im Innern kreditiert und zwar in der Regel ohne Sicherheitsbestellung.[127])

Die Notwendigkeit des Begleitschein- und Begleitzettelverkehrs für den Durchfuhrhandel bedarf keiner weiteren Nachweise. Von Wichtigkeit ist für die Erleichterung dieses Verkehrs, daß auch während des Transports selbst Umladungen und Umpackungen der Waren vorgenommen werden dürfen und daß eine Umschreibung der Ladung während des Transports auf einen anderen Bestimmungsort stattfinden kann.[128]) Ferner ist unter gewissen Voraussetzungen, wie beim Wareneingang zur See oder bei der Durchfuhr auf kurzen durch das

---

[125]) R.-T.-Verhandl. 1900/03 Band 7 S. 8218 u. Drucks. Nr. 704.

[126]) § 41 ff u. § 70 ff V.Z.G.

[127]) Die Sicherstellung des Eingangszolles, ist zwar in § 45 Abs. 1 u. 2 des V.Z.G. vorgesehen, jedoch findet bei den heutigen geordneten Verkehrsverhältnissen die nach Abs. 3 dieses Paragraphen zugelassene Erleichterung regelmäßig Anwendung. Hiernach macht das Begleitscheinausfertigungsamt von der Befugnis Gebrauch, bekannte sichere Warenführer (Eisenbahn, Spediteure usw.) von der Sicherheitsleistung zu entbinden.

[128]) § 50 des Z.T.G., § 27 ff des Begl.Sch.Reg.

Zollgebiet führenden Straßenstrecken, die Abfertigung der Waren und Ausstellung von Begleitscheinen erlassen.[129])

Die genannten Erleichterungen wurden allerdings erst nach und nach mit der Zunahme der Sicherheit des Verkehrs eingeräumt.

Zur Erhöhung der Bewegungsfreiheit des Güterverkehrs wurden, wie schon früher erwähnt, neben den Zollämtern an der Grenze, auch solche im Innern des Landes errichtet, auf welche die Zollgüter überwiesen werden.[130]) Zunächst war die Umladung der Zollgüter auf dem Transporte nur in beschränktem Umfang gestattet, wenn sie durch technische Transportschwierigkeiten bedingt wurde gegen vorherige Anmeldung schon beim Grenzzollamte.[131])

Nach § 65 des V. Z. G. von 1869 ist dann die Aus- und Umladung der Eisenbahnzollgüter unterwegs unter gewissen Kontrollmaßnahmen allgemein gestattet worden.

Die im Zollgutverkehr vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen sind es nun, welche einen ständigen Gegenstand der Wünsche und Forderungen der Handelskreise bilden. Sie erstrecken sich auf die ganze Zeit vom Beginne der Grenzüberschreitung bis zum Uebergang in die Hand des Warenempfängers und bezwecken die Beschleunigung des Warenverkehrs und Herabminderung der Kosten.

Schon in den Handelsverträgen mit Oesterreich-Ungarn wurde die gegenseitige Anerkennung der Verschlußbleie verabredet. Die Handelsinteressenten wollen aber die gänzliche Aufhebung der Verschlußanlage an die Eisenbahnzollgüter, wie dies im Postzollverkehr schon der Fall ist. So schreibt die Handelskammer für Schwaben und Neuburg in ihrem Jahresbericht für 1904 anschließend an die Vorschläge der Handelskammer Berlin (Period. Mitteil. Nr. 3 u. 4, 1904 S. 27):

„Bei der Abfertigung der auf Begleitschein weiter zu sendenden Stückgüter wäre der Colloverschluß aufzuheben und an seine Stelle das im Postverkehr übliche Verfahren zu setzen, wonach die der Zollverwaltung vorzuführenden Güter durch die

---

129) § 52, § 54 u. § 83 des V. Z. G.

130) vgl. Pochhammer 1834 S. 82 ff. u. 91 ff.

131) vgl. 48 der Z. O. von 1833, ferner die Denkschrift zum Entwurf des Vereinszollgesetzes von 1869.

einfache Bezettelung „Zollgut" kenntlich gemacht werden. Der Zollverschluß, welcher an der Grenze einen empfindlichen Aufenthalt verursacht, erscheint, wie der Postpaketverkehr beweist, völlig entbehrlich."

Auch die Handelskammer von Mittelfranken hat sich insbesondere in ihrem Gutachten betreffend die Revision des Vereinszollgesetzes für die möglichste Vereinfachung der Kontrolle im Zollverkehr eingesetzt.[132])

Im wesentlichen wurde dieses Ziel auch erreicht, da nunmehr auf Antrag der Eisenbahnverwaltung bei Versendung von Begleitscheingütern mit der Eisenbahn die Anlegung des Stückverschlusses unterbleiben kann.[133])

Zur Zeit der ersten Zollgesetzgebung war der Verkehr zumeist auf die Landstraßen angewiesen. Im Interesse der Zollsicherheit waren nur bestimmte Zollstraßen und auch diese nur an bestimmten Tageszeiten für den Warenverkehr aus dem Ausland offen. Diese Beschränkung konnte natürlich für den Eisenbahn- und Seeverkehr nicht aufrecht erhalten werden. Die Eisenbahnen wurden als Zollstraßen erklärt, der Seeverkehr wurde von der Zeitbeschränkung befreit. Ferner wurden zur Beschleunigung und Vereinfachung des Güterverkehrs auf Grund von Staatsverträgen die beiderseitigen Grenzzollämter zusammengelegt.[134])

Bei den zusammengelegten Grenzzollämtern sind die Amtshandlungen der beiderseitigen Zollämter zeitlich und räumlich möglichst einander nahe gebracht, so daß die Zollabfertigung einen nur sehr kurzen Aufenthalt an der Grenze erfordert.[135])

So wichtig und notwendig es nach den bisherigen Ausführungen für die Entwicklung des Handels erscheint, daß die in der Zollgesetzgebung vorgeschriebene Zollpflicht durch Zollbefreiung oder Zollkreditierung in gewissen Fällen aufgehoben, bezw. in ihrer Erfüllung bequemer gestaltet wird, so notwendig ist es, daß beim Vorliegen gewisser Voraussetzungen der schon

[132]) Jahresbericht 1904.

[133]) s. § 40 der Eisenbahnzollordnung von 1913.

[134]) vgl. Ziff. 1 des Schlußprotokolls zum Artikel 8 des Handels- und Zollvertrags mit Oesterreich-Ungarn vom 6. Dezember 1891.

[135]) vgl. hiezu Zollzeitschrift 1907 S. 146, 198, 242.

gezahlte Zoll für Waren, die in das Ausland zurückgehen, rückvergütet wird, und daß die Rückvergütung so gehandhabt werde, daß der Handel mit Vorteil hievon Gebrauch machen kann. Für den Rückwarenverkehr sprechen im allgemeinen die gleichen Gründe, wie sie schon beim Veredelungsverkehr angeführt wurden. Je einfacher und bequemer daher der Rückwarenverkehr gestaltet ist, umso größer die hiedurch bewirkte Beweglichkeit des Handels, desto geringer das Risiko des Kaufmanns bei Erfüllung von Warenbestellungen des Auslandes. Schon in der Anlage III zum Protokoll vom 31. Oktober 1833 über die Unterzeichnung des Zusatzartikels zum Zollvereinigungsvertrage vom 22. März 1833 wird hierüber ausgeführt:

„Es wird insbesondere für unstatthaft nicht erachtet, daß inländische Fabrikate, die außer dem Meß- und Marktverkehr auf Bestellung oder zum Kommissionsverkauf ins Ausland gegangen sind und unverkauft in das Land zurückgebracht werden, bei unzweifelhafter Identität als Ausnahme von der Regel und nur für ganz spezielle von der oberen Behörde zu prüfenden Fälle zollfrei eingelassen werden."

In der ersten Generalkonferenz 1836 (§ 43 des Hauptprotokolls) wurde diese Erleichterung für alle Vereinsstaaten vereinbart. Hiernach war die Zollfreiheit auf inländische Fabrikate beschränkt. Auf der gleichen Grundlage beruht noch heute der § 113 des V. Z. G.[136])

In den Einzelstaaten wurden sodann in Einzelfällen Zollbefreiungen aus „Billigkeitsrücksichten" gewährt und auf den Generalkonferenzen weitere Zugeständnisse, insbesondere bezüglich der zollfreien Rückbringung von Verzehrungsgegenständen gemacht, die zuerst von der Vergünstigung ganz ausgeschlossen waren. (VII., XII und XIII. Generalkonferenz.)

Mit der fortschreitenden Entwicklung des Weltverkehrs wurde es notwendig, auch auf diesem Gebiete weitere Erleichterungen einzuführen.

Bei der Beratung des Gesetzes von 1869 wurde darauf hingewiesen, daß im Interesse unseres Handels auch die zollfreie Rückbringung von Waren aus dem freien Verkehr des Zollinlandes, — nicht nur vereinsländischer Erzeugnisse — gestattet werde. Dementsprechend wurde die Ge-

136) § 113 des V. Z. G. s. Fußnote auf Seite 90.

nehmigung der zollfreien Rückbringung von Waren des freien Verkehrs des Zollinlandes, sowie der Zollerlaß für die vom Ausland eingegangenen Gegenstände beim Wiederausgange in § 118 des V. Z. G. geregelt.[137])

Die Genehmigung als zollfreie Retourware ist fakultativ. Indes besagt der im Gesetz gebrauchte Ausdruck „kann vom Zolle frei gelassen werden" nicht etwa, daß die Genehmigung der Begünstigung in das freie Belieben des Abfertigungsbeamten gelegt ist, sondern bringt zum Ausdruck, daß nach antragsgemäßer Feststellung des Vorliegens der vom Bundesrat vorzuschreibenden allgemeinen Bedingungen und Kontrollen ein Anspruch auf die Gewährung der Begünstigung besteht.

Diese Bedingungen und Kontrollen aber sind es, welche beim Gleichbleiben der gesetzlichen Bestimmung an sich, stets geändert werden können und welche eine Ausdehnung oder Beschränkung der Begünstigung zulassen. Es war daher stets das Streben der Beteiligten, daß diese Bedingungen möglichst leicht zu erfüllende seien. Von den Handelskammern wurden und werden daher den Regierungen Anregungen unterbreitet, welche zu einer großen Vereinfachung des Rückwarenverfahrens geführt haben.[138])

In den von den Handelskammern verlangten Vorschlägen gelegentlich der beabsichtigten Revision des Vereinszollgesetzes wurde von verschiedenen Seiten die alte Anregung

---

[137]) § 118 des Vereinszollgesetzes:

„Die allgemeinen Bedingungen und Kontrollen, unter denen die in den §§ 111 bis 117 erwähnten Erleichterungen und Befreiungen eintreten, werden von dem Bundesrate des Zollvereins vorgeschrieben werden.

Der Bundesrat wird ferner darüber Bestimmung treffen, ob und unter welchen Bedingungen auch in anderen als den obenerwähnten Fällen für die aus dem freien Verkehr des Zollvereins nach dem Auslande gesandten Gegenstände beim Wiedereingange, oder für die vom Auslande eingegangenen Gegenstände beim Wiederausgange aus Billigkeitsrücksichten ein Zollerlaß gewährt werden darf.

Ferner s. Motive der Denkschrift zum Entwurf des Vereinszollgesetzes, Anl. 4, Zollparlament 1869.

[138]) s. z. B. die Jahresberichte der Handelskammer für Oberbayern 1901 und 1904, der Handelskammer für Schwaben und Neuburg 1904.

wiederholt, den § 113 des Ver. Z. G. auch auf die Waren des freien Verkehrs des Zollinlandes auszudehnen — also auf Waren ausländischen Ursprungs, die verzollt und dadurch naturalisiert sind deren zollfreie Rückbringung bis jetzt lediglich aus Billigkeitsgründen (§ 118 V. Z. G. erfolgen kann.[139]) Auch eine Bindung des Auslandes im Rückwarenverkehr auf dem Wege der Handelsverträge wird von den Handelskreisen angestrebt. So soll z. B. erreicht werden, daß auch die fremden Staaten für Waren, welche nicht aus Amtshänden gekommen sind, und nach einer noch weiter gehenden Forderung für alle Waren, welche innerhalb einer gewissen Frist unverwendet wieder zurückgehen, der volle Zollbetrag erlassen, bezw. zurückvergütet wird.[140])

Große Vereinfachungen sind in den letzten Jahren im Verwaltungswege eingeführt worden insbesondere bezüglich des Nachweises der Identität der Rückwaren. Diesem Umstande ist neben der ständigen Steigerung unseres Ausfuhrhandels überhaupt das stetige Anwachsen des Rückwarenverkehrs zuzuschreiben.

Übersicht über die deutschen Rückwaren für die Jahre 1911—1913.

Der Rücksendung Jahr	dz = 100 kg	Stück	
		Pferde	Wasserfahrzeuge
1	2	3	4
1911	76 235	3	1
1912	84 938	6	9
1913	148 042	23	1

(„Statistik des Deutschen Reiches, Auswärtiger Handel", Jahrgänge 1911—1913. Vor 1911 wurde eine Statistik über Rückwareu nicht herausgegeben.)

Was die Zollzahlung selbst anbelangt, so ist zunächst zu erwähnen, daß alle Zollämter und Zollstellen zugleich Hebestellen sind. Außerdem kann auf Antrag der Zoll durch die staatlichen Verkehrsanstalten (Post und Eisenbahn) beim

[139]) vgl. Jahresbericht der Handelskammer für Oberbayern 1904 und der Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken 1904.

[140]) vgl. Jahresberichte der Handelskammern für Oberpfalz und Regensburg 1903, für Oberbayern 1903 und für Schwaben und Neuburg 1904.

Zollamt entrichtet werden, während der Warenempfänger zugleich mit den Transportkosten den ausgelegten Zoll der Verkehrsbehörde zahlt.

Wie kleine Gewichtsmengen bei der Verzollung außer Betracht gelassen werden, so bleiben auch Zollbeträge unter 5 Pfennige unerhoben. (§ 5 des Z. T. G. von 1902.) Diese Bestimmung war schon nach den Gesetzen von 1865 und 1879 in Geltung.

Bei der Beratung des Zolltarifgesetzes von 1902 wurde eine Erweiterung dieser Vergünstigung durch Hinaufsetzung von 5 auf 20 Pfennig verlangt. Als neues Argument wurde das Interesse der Grenzbewohner angeführt, denen man größere Bewegungsfreiheit in der Versorgung mit Lebensmitteln geben müsse. Die Gerechtigkeit fordere, ihnen einen Ausgleich für die Benachteiligungen zu verschaffen, die ihnen durch die Zollschranken im Verkehr mit dem fremden Nachbarorten erwachsen. Aus fiskalischen Gründen wurde indes dieser Antrag abgelehnt.[141])

Ferner stehen die Erleichterungen des Privatgeldverkehrs, wie Anweisungs-, Giro- und Postscheckverkehr zur Verfügung. Für die in Frage kommenden Wirtschaftszweige ist der Einfuhrschein als Zahlungsmittel von großer Bedeutung, wie schon früher dargelegt wurde.[142]) Ebenso ist die Ueberweisungsmöglichkeit der Zollzahlung auf einen dritten im Zollbegleitscheinverkehr eine wichtige Verkehrserleichterung. Hiedurch kann ein Kaufmann die mit der Verzollung verbundenen Manipulationen und Umständlichkeiten selbst erledigen und seinem mit den Zollformalitäten nicht vertrauten Kunden zugleich mit der Ware den zu zahlenden Zollbetrag überweisen lassen. (Zollbegleitscheine II.)

Bemerkenswert ist noch, daß in Deutschland die sogen. „Goldklausel", wonach die Zölle von einer bestimmten Höhe ab in Gold gezahlt werden müssen, nicht besteht. Die Goldklausel für Zollzahlungen besteht z. B. in Oesterreich-Ungarn und Bulgarien.

Hervorzuheben ist ferner, daß in Deutschland neben dem Zoll keine weiteren Gebühren oder Stempelabgaben zu entrichten sind. (§ 10 V. Z. G.)

---

[141]) R.-T.-Verhandl. 1900/03 Verh.-Band 7 S. 6190, Anl.-Bd. 7 Druckſ. 728 und 791, Anl.-Bd. 4, Anl. 373.

[142]) s. auch § 11 des Z. V. G. und die Einfuhrscheinordnung.

Nur wenn bei Inanspruchnahme einer Sondererleichterung durch den Zollpflichtigen ein Mehraufwand von Beamtenkräften nötig wird, sind Abfertigungsgebühren zu entrichten.[143]) Auch auf dem indirekten Wege des Trinkgeldunwesens ist in Deutschland eine Belästigung ausgeschlossen durch strenge gesetzliche Bestimmungen.[144])

Zur Ungebühr erhobene oder zu viel gezahlte Zollbeträge werden zurückerstattet und zwar auf Antrag ohne Rücksicht auf ihre Höhe, sonst, wenn sie 5 Mark oder mehr betragen.[145])

Zu wenig erhobene Zölle werden, wenn im Buchprüfungsverfahren festgestellt, nacherhoben, wenn sie 1 Mark oder mehr ausmachen.[146]) Der Verkehr wird also nicht durch die Nacherhebung kleiner Beträge belästigt. Die Abstandnahme von Zollnacherhebungen bei vorausgegangener Auskunfterteilung wurde schon früher erwähnt. Gelegentlich der Abgabe eines Gutachtens betreffend die Revision des Vereinszollgesetzes schlägt die Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken eine gesetzliche Regelung der Nacherhebung von Zollbeträgen bei unrichtiger Tarifierung in dem Sinne vor, daß die Nacherhebung unterbleibt, wenn nicht der Warenempfänger gewußt hat oder annehmen konnte, daß die Tarifierung auf Grund eines Irrtums erfolgte. (Jahresbericht 1904.)

Die wichtige Frage der Zollabgabenverjährung ist noch nicht den Forderungen des Handels entsprechend gelöst. Die gegenwärtige Verjährungsfrist von 1 Jahr erschwert die Kalkulation des Kaufmanns. Jedoch wird mit der fortschreitenden Sicherheit in der Verzollung diese Gefahr geringer. Die Handelskammern befürworten zum Teil in ihren für die Revision des Vereinszollgesetzes eingeforderten Gutachten eine Verjährungsfrist von 3 Monaten.[147])

---

143) § 27 u. 108 V. Z. G.; Commentar Trautvetter S. 27.

144) § 333 R. Str. G. B. § 160 d. V. Z. G.

145) Bundesratsbeschluß vom 21. März 1912.

146) § 15 des V. Z. G. Alle Forderungen und Nachforderungen von Zollgefällen, desgleichen die Ansprüche auf Ersatz wegen zu viel oder zur Ungebühr entrichteter Gefälle verjähren binnen Jahresfrist von dem Tage an gerechnet, an welchem die Ware in den freien Verkehr gesetzt oder an welchem der Zoll für die auf Privatkreditlager abgefertigten Waren festgestellt oder die Abfertigung auf Begleitschein II erfolgt ist.

147) vgl. Handelskammerbericht von Schwaben und Neuburg von 1904.